UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER
FACULTÉ DE DROIT

APERÇU sur le PASSÉ et l'AVENIR du PORT MARITIME de MARSEILLE

THÈSE
de DOCTORAT en DROIT
PAR

L. F. PAOLI

Jury
MM. ANTONELLI. Président
CABRILLAC, Assesseur
MORENY-COMBY, Assesseur

MONTPELLIER

1952

DOSSIER MERVA-GUERMAND-VOIRON-DO

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER
FACULTÉ DE DROIT

APERÇU sur le PASSÉ et l'AVENIR du PORT MARITIME de MARSEILLE

THÈSE
de DOCTORAT en DROIT
PAR

L. F. PAOLI

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Jury
MM. ANTONELLI. Président
CABRILLAC, Assesseur
MORENY-COMBY, Assesseur

MONTPELLIER

1952

A mon Père, à mon Beau-Père,

A Maître Charles ACQUATELLA
dont la vie professionnelle, faite toute entière d'Honneur et de Bonté, s'offre en exemple impérissable à la mienne.

APERCU SUR LE PASSE ET L'AVENIR

DU PORT MARITIME DE MARSEILLE

Introduction

Pour comprendre l'histoire de la ville de Marseille, il faut avant tout étudier son port.

C'est le Port qui a donné naissance à la ville et qui en a présidé les destinées.

Mais la fondation du Port de Marseille s'explique elle-même, en partie, par sa configuration géographique.

Notre cité est située en un point de la côte méditerranéenne particulièrement découpée. Les baies, les sinuosités - dont certaines constituent des calanques fort hospitalières - y sont si nombreuses, que la nature semblait vouloir réserver à Marseille une vie essentiellement maritime.

Est-ce à dire qu'elle dût seulement son avenir à son heureuse configuration côtière ? Sa singulière fortune n'aurait-elle pas été déterminée par d'autres éléments que ceux qui sont purement physiques ? Des points de la côte méditerranéenne, tels que Villefranche, Monaco, n'avaient-ils pas été, en effet, au moins aussi bien dotés qu'elle ?

On a affirmé, non sans raison, que, dans la vie d'un port, surtout s'il est maritime, c'est sa position à l'égard des régions avoisinantes, de l'arrière pays, qui explique pour beaucoup son développement.

Tous ceux qui ont parlé ou écrit sur notre cité ont fait ressortir sa position exceptionnelle.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555602_0069

Marseille se trouve, en effet, près de l'embouchure de la grande voie naturelle que constitue le Rhône. Ce fleuve est le chemin historique de notre pays, il fait communiquer la Méditerranée avec les grands bassins français du Rhin, de la Seine et de la Loire. Il constitue, en quelque sorte, l'aboutissant des points de communications entre les régions du Nord et du Midi.

Enserrée par les reliefs languedociens et les massifs des Alpes Maritimes, Marseille est placée au point de contact de deux cavités : l'une formant le Golfe du Lion, l'autre l'anse de la côte d'Azur.

Notre agglomération se trouve située entre la masse de l'Europe et la péninsule espagnole, elle est à mi-chemin de l'Italie et de l'Espagne, au centre du bassin occidental de la Méditerranée.

Bien plus, son emplacement géographique faisait d'elle la ligne naturelle des relations françaises avec l'Orient et l'on peut dire que cette "fille de Phocée" était appelée à être le point de contact entre deux civilisations : Orient et Occident.

Lorsque, débordant le cadre de la Méditerranée, l'activité humaine s'est portée vers les mers océaniques, Marseille est devenue le carrefour des routes mondiales.

De plus, notre cité, très voisine du 45ème parallèle, se trouve placée au voisinage des plus importants pays du monde.

Ce rapide tour d'horizon ne nous amène-t-il pas à penser que notre ville a été, et est encore appelée, autant par sa configuration géographique que par sa situation à l'égard des autres pays, aux plus hautes destinées ?

C'est ce que nous allons voir en jetant un modeste coup d'oeil, tour à tour, sur le passé et l'avenir du Port Maritime de Marseille.

*
* *

PREMIERE PARTIE

L E P A S S E

SECTION I

LES ORIGINES

Si nous voulions parler des toutes premières origines de Marseille, il faudrait remonter à 20 siècles avant notre ère.

Or, jusqu'au huitième siècle avant J.C., l'histoire est dans son ensemble, très incertaine. Ceux qui ont tenté de parler de ces époques reculées ont dû, en effet, s'en tenir à des hypothèses, puisque eux-mêmes vécurent bien plus tard.

Les premières peuplades qui auraient envahi nos régions méridionales seraient venues des plateaux du Nord de l'Asie (1). Elles auraient quitté leurs contrées pour des raisons vitales. La famine, dûe à une multiplication rapide de la population par suite de la polygamie ainsi que les cataclysmes auraient, en particulier, déterminé leur départ.

Ces premiers habitants auraient été Celtes, Ligures et Ibères et seraient devenus des Ibero-Ligures, des Celto-Ibères suivant les régions qu'ils auraient envahies. D'origines communes, ils devaient ainsi, au cours des temps, se diviser en peuples différents.

C'est seulement vers le XIème siècle avant notre ère que les Phéniciens, parcourant les mers, auraient fondé des établissements sur notre littoral (2). Leur présence sur l'emplacement que devait occuper plus tard Massalia, est très contestée par les historiens.

Ces derniers, pour justifier leur opinion, s'appuient sur le fait qu'il n'existe aucun document permettant d'avoir des certitudes sur cette présence.

Toutefois, on peut raisonnablement penser que, si les Phéniciens ont effectivement navigué en Méditerranée, ils ont dû être incités à s'installer dans notre région, ne fût-ce que pour y vendre aux populations primitives des marchandises de l'Orient, musc entre autres, tandis qu'ils pouvaient exporter de notre littoral certains produits, tel le sel qui manquait dans leur contrée. Partout, où sur notre côte, il y aurait eu des marais salants, on aurait trouvé trace des Phéniciens (3).

---

(1)- C.J. Penon : Etude sur les origines de Marseille, p. 5

(2)- Michel Clerc : Les Phéniciens dans la région de Marseille avant l'arrivée des Grecs (Revue de Provence 1901).

(3)- Penon : Etude sur les origines de Marseille, p. 7

Des immigrants venus par la Rethie, la Pannonie, devaient se jeter sur l'Italie et s'établir au bord du Tibre. Lorsque Troie fut anéantie, ils prirent le nom de Latins.

Les Grecs donnent le nom de Ligures aux populations habitant l'Italie. Ces Ligures vont bientôt progresser et envahir la Provence et le Languedoc. Ils auraient constitué une population pauvre, mais particulièrement intrépide sur mer. C'est elle qui aurait donné son nom à notre ville.

Le mot de Massalia a donné lieu, d'ailleurs, à des discussions passionnées. Il n'est pas grec. Pour certains, cela donnerait à penser que Massalia n'a pas été fondée par les Phocéens. Massalia serait un nom Celte ou Ligure. Mag signifierait : ville bâtie sur l'eau, Mas : habitation (1).

Quoiqu'il en soit de l'éthymologie exacte du mot, Isocrate, l'orateur athénien du IVème siècle avant J.C., affirme, qu'en lui laissant son nom Celto-Ligurien (Mas-Salieton) "les enfants de Phocée, fils d'Ion, sont venus habiter la ville des saliens".

*
* *

SECTION II

PERIODE GRECQUE

On a dit que "si les Phéniciens avaient probablement repéré la calanque marseillaise, l'honneur de reconnaître les multiples avantages que l'on pouvait tirer de son admirable situation, était réservé aux Grecs" (2).

Est-ce à dire que le site de la primitive Massalia revêtait le même aspect que celui que nous lui connaissons ? Il est fort possible qu'il ait connu le sort de tant d'autres régions côtières qui ont dû reculer peu à peu devant le flot envahissant, qui, léchant les falaises, gagnait ainsi à la mer une dizaine de mètres par cent ans.

---

(1)- Etude sur les origines de Marseille par J.C. Penon, p. 6
(2)- Pernoud : Le Port de Marseille des origines à la fin du XIIIe s., p. 25

Quoiqu'il en soit de l'aspect exact du site marseillais, une partie des Phocéens, chassés de leur patrie par les Perses qui envahissaient les colonies grecques d'Asie Mineure, seraient venus se réfugier dans Massalia. Leur installation remonterait au VIème siècle avant J.C.

Le peuple grec, on le sait, est amoureux des légendes (1). Aussi, pour expliquer l'installation des Phocéens à Massalia, Aristote, dans "la République des Marseillais", va nous en donner une version poétique (2).

Gyptis, la fille d'un vieux roi ligure, est séduite par un jeune grec du nom de Protis. Et, tandis que dans l'azur brillant de notre midi, s'avance, au milieu des convives du bon roi ligure, le jeune grec Protis beau comme un dieu, Gyptis, pleine de grâce et de pudeur, marche vers ce noble étranger pour lui présenter la coupe de l'hospitalité et de l'hymen. Et, Aristote appellera la ville de cette légende : "Massalia Grecorum".

Peu après leur arrivée, les Phocéens industrieux, auraient pensé à transformer la calanque marseillaise en une rade, et ainsi aurait été fondé le port de Marseille, ce que nous appelons aujourd'hui le Vieux Port.

Les écrivains, qui ont tenté de le décrire, ont dit de ce port "qu'il s'enfonçait comme dans un recoin, se trouvait situé au midi, affectait la forme d'un amphithéâtre, qu'on y pénétrait par une entrée étroite en forme de goulet, et qu'il se nommait le Lacydon" (3).

C'est autour de ce Lacydon que toute la vie de Massalia va s'organiser.

Sans doute, tout ne fut pas facile aux Massaliotes et de nombreuses difficultés devaient leur être réservées.

La bonne entente ne dura guère avec les tribus ligures : les puissances étrusques et carthaginoises qui avaient en mains la Méditerranée virent, d'un mauvais oeil, l'installation des Marseillais, une invasion celte surgit. Autant de dissensions qu'il fallut apaiser, de concurrents et d'ennemis qu'il fallut combattre (4).

Les Massaliotes surmontèrent toutes ces difficultés. En 146 avant J.C., comme Rome qui avait demandé à Marseille le concours de ses hommes et de ses vaisseaux, avait vaincu Car-

---

(1)- Francis Liber "Marseille à travers les âges", édit. 1899, p. 23 "Fondation de Massilia"
(2)- Voir Clerc Massalia. T 1, p. 115
(3)- Voir Strabon IV, 1, 4
(4)- Clerc : Massalia T I, p. 147 et suivantes.

thage, notre ville n'eut plus qu'un concurrent commercial : Alexandrie.

Massalia fit alors un commerce actif de transports et d'échanges des produits du monde antique. Ses navires se multiplièrent et les Massaliotes furent justement dénommés "les coursiers des mers".

Ils créèrent quelques comptoirs tels qu'Antibes et Nice, Théléné sur l'emplacement d'Arles, Héraclia sur celui de Saint-Gilles. Ils dotèrent, de plus, le pays de vigne et d'oliviers et se livrèrent à la pêche (1).

Marseille était fille de Phocée. Autant dire qu'elle portait en elle des ressources d'ambition intellectuelle. Elle les incarna en Pythéas (2).

Ce dernier naquit au IVème siècle avant notre ère, il était le contemporain d'Aristote et fut à la fois astrologue et géographe.

Il quitta le Lacydon, longea le littoral, parvint aux Colonnes d'Hercule (aujourd'hui appelées le Détroit de Gibraltar) et passa à Cadix. De là, Pythéas cingla vers le Nord, il longea les côtes de l'Ibérie, aborda en Armorique et découvrit les Iles Britanniques. Il cotoya l'Islande, la Norvège et en rapporta de précieux enseignements, notamment que le jour solsticial était de 24 heures. Il sut, dit-on, la relation des marées avec le cours de la lune, le mouvement des étoiles et se douta de la sphéricité de la terre.

Pythéas eut pour compatriote Euthymènes qui s'avança vers les côtes occidentales d'Afrique jusqu'au fleuve du Sénégal. Massalia possédait en eux deux glorieux enfants. Elle était fière et grande. Les Massaliotes n'étaient-ils pas arrivés à faire de cette première période du port de Marseille, une période de richesse et d'indépendance ?

*
* *

---

(1)- Strabon, IV, 1, 8 - Pline III, 33
(2)- André d'Arnaud : "La fille de Phocée", p. 23 (Aix-en-Provence MCMXXI)

SECTION III

PERIODE ROMAINE ET HAUT MOYEN-AGE

Mais Rome, qui était appelée à dominer le Monde, devait faire perdre à Marseille sa liberté.

Lorsque notre cité se trouva attaquée par les pirates et encerclée par les Ligures qui assiégeaient ses colonies d'Antibes et de Nice, elle eut recours à Rome.

En 120 avant J.C., comme les premiers envahisseurs Cimbres et Teutons, établis sur les bords de la Baltique et sur les confins du Jutland déferlaient vers la Gaule, c'est encore à la grande Cité latine que Marseille pensa demander protection. Rome envoya alors Marius (1). C'était l'homme du jour. Il revenait en effet d'Afrique amenant à sa suite le roi de Numidie, Jugurtha, qu'il avait fait captif.

Marius décida d'attendre les Germains dans la plaine de Pourrières, aux environs d'Aix-en-Provence. La bataille se livra en 102 avant J.C. Elle fut sanglante et se termina en un véritable charnier : pas un Teuton, pas une femme, pas un enfant ne sortit vivant. Marius ne fit pas enterrer les morts et le terrain engraissé par les cadavres devint d'une étonnante fertilité. Les habitants d'Aix se servirent, dit-on, pendant longtemps, d'ossements humains pour marquer les limites de leurs vignes.

Après la victoire de Marius, Marseille devint la fidèle alliée de Rome. En réalité, c'en était fait, de l'indépendance de la cité phocéenne.

La bonne entente entre Rome et Marseille devait cependant subsister jusqu'à la rivalité de Pompée et de César, c'est-à-dire 60 ans environ avant J.C.. A ce point de l'histoire, les choses vont se gâter. Pompée se trouvait alors dans la péninsule ibérique. Pour aller le combattre, César voulut débarquer à Marseille. Cette dernière protesta. Devant cette attitude, César décida de l'abattre : il la fit cerner à la fois par terre et par mer. Assiégée par César et Trébonius, encerclée par la flotte de Brutus, victorieuse à Taurentum, dans la rade de Cytharista (Golfe du Lion), Massalia, vaincue, dut se rendre (2).

---

(1)- Humbert et Petit Mangin : Abrégé d'histoire romaine
(2)- César : De bello civili 1,36 et 11,4

César, respectueux de sa gloire, lui épargna le pillage, "mais il détruisit ses forts, ses vaisseaux, ses machines de guerre et il lui prit ses colonies " (1).

La victoire de César fut désastreuse pour Marseille : Rome créa des ports rivaux, notamment Arles et Narbonne. Mais la valeur culturelle de la cité vaincue devait cependant séduire son impitoyable vainqueur.

Au temps de Pythéas, en effet, Marseille avait été un centre littéraire et scientifique. Morte à l'activité maritime et commerciale, la ville phocéenne voulut renaître aux études. Elle organisa sérieusement l'enseignement. De jeunes Romains y furent attirés par ses écoles et son Académie. Aussi, pendant trois siècles, a-t-on pu dire de Massalia qu'elle était l'Athènes de l'Occident.

Lorsqu'en 475 de notre ère, la chute de l'Empire d'Occident se produisit, Marseille arriva quelque peu à secouer sa torpeur.

Notre port, nous venons de le dire, avait été supplanté par Arles. Cette dernière ville devait particulièrement souffrir des invasions barbares. Elle était, en effet, située à l'embouchure du couloir rhodanien et les hordes des Wisigoths, Burgondes et Ostrogoths, qui la trouvèrent sur son passage, la pillèrent plusieurs fois. Marseille, plus à l'écart, profita directement du déclin de sa rivale. Notre ville reprendra peu à peu son commerce traditionnel avec l'Orient, à telle enseigne qu'elle sera la cité méridionale dont le trafic sera le plus important pendant toute la durée des VIème, VIIème et VIIIème siècles.

C'est alors que se produisirent les invasions arabes. Elles ne gênèrent nullement le commerce marseillais. Bien mieux, pour se libérer des barbares qui déferlent sur elle, Marseille appellera à son secours les Sarrazins. Charles Martel qui revenait de la bataille de Poitiers intervint alors et la prit successivement en 736 et 739 (2).

Pépin le Bref, sacré en 752 par St-Boniface, rétablit l'ordre et la laissa paisiblement s'adonner au commerce. Enfin, les rapports d'amitié que Charlemagne entretint avec les Califes d'Asie Mineure et du Magreb, développèrent ses échanges.

Mais aux IXème et Xème siècles, la décomposition de

---

(1)- André d'Arnaud : "La fille de Phocée" p. 31
(2)- Rambert. Marseille. "La formation d'une grande cité moderne" p. 154

l'Empire Carolingien va lui être néfaste : dans Marseille pillée plusieurs fois, les moines de Saint-Victor, installés dans leur illustre abbaye, sont eux-mêmes obligés de fuir devant l'envahisseur (1).

Marseille appartient alors successivement à Lothaire, au royaume de Bourgogne, au royaume indépendant de Provence.

Mais de même que pendant la domination romaine, au cours du Haut Moyen-Age, le Port de Marseille connut une période de décadence qui devait durer jusqu'aux Croisades.

*
* *

SECTION IV

LA PERIODE DES CROISADES

Du XIème au XIIème siècle, les chrétiens d'occident entreprirent des guerres pour arracher le Saint Sépulcre aux Musulmans (2).

La France prit une part active à ces expéditions et La Roncière, dans son histoire de la Marine Française, a pu dire de Marseille que c'est "des Croisades que date le réveil de la vieille cité phocéenne endormie d'un sommeil léthargique depuis des siècles" (3).

Les Croisades devaient, en effet, constituer pour Marseille un évènement politique de la plus haute importance. Le port connut une telle prospérité que cette période correspond à une des plus brillantes de son histoire.

On ne peut pas dire cependant que Marseille ait directement bénéficié des premières Croisades. Pour se rendre en Terre Sainte, les rois capétiens, qui ne possédaient pas la Provence, utilisaient de préférence les ports du Languedoc. Le seul départ important que l'on connaisse est celui de

---

(1)- Duprat : Relations de la Provence et de l'Orient, p. 84
(2)- Larousse du XXe siècle T. II, p. 591
(3)- La Roncière : Histoire de la Marine Française (Paris 1889, T.I, p. 262)

Richard Coeur de Lion, qui, en 1190, s'embarque dans le Lacydon avec une compagnie de 10.000 croisés. Le port ne prendra vraiment de l'activité qu'au moment de la troisième Croisade, à laquelle de nombreux Marseillais participeront.

Les départs étaient organisés sur des vaisseaux longs de 35 pieds et larges de 13. Ces nefs transportaient environ 1.000 passagers sans compter une cinquantaine d'hommes d'équipage et une soixantaine de chevaux (1).

Les armateurs connurent une période d'opulence sans égale. Les tarifs des passages pour croisés et simples pélerins étaient en effet assez élevés. Les "Voyageurs de châteaux" ou de première classe, payaient 60 sous tournois et étaient à bord fort bien traités. Il y avait aussi des passagers de premier entrepont et de deuxième classe. Ces derniers voyageaient avec les chevaux.

Les Croisades vont avoir, pour Marseille, des conséquences économiques considérables.

En ouvrant à notre cité les portes de l'Orient, elles vont en assurer la pénétration économique, créer un formidable courant commercial et déterminer la naissance et le développement d'une foule d'industries. Les Marseillais devinrent croisés, marins, commerçants, industriels.

Dans le Lacydon, des bateaux dénommés "Saint Antoine", "Saint Esprit" partaient au printemps en transportant le fer, l'étain et le corail de Sicile, les draps d'Allemagne et les toiles champenoises , tandis que, dans les rades lumineuses d'Orient, avec les agrumes, les cannes à sucre, les tapis de Damas, les draps d'or et d'argent, les parfums, des esclaves, dont Marseille tenait marché, attendaient leur départ.

Notre ville devint "l'entrepôt des produits exotiques, un temple de richesses où les marchands s'approvisionnaient".

Les navires en construction se multiplièrent et de nombreuses manufactures d'armes se créèrent.

Les négociants marseillais qui, par leur activité commerçante, permettent le maintien en Orient des princes occidentaux, arrivent à obtenir de ces derniers, diverses concessions : franchise pour les marchandises, droit d'ancrage dans les ports d'Orient, droit de posséder une rue, une église dans les villes orientales.

Au XIème siècle, ils établissent de nombreux marchés appelés fondouks et de véritables comptoirs dans les

(1)- Crémieux : le VIIe livre des Statuts de Marseille, p. 48 n° 2

principales villes d'Orient : à Tyr, à Acre, à Jérusalem (1). Et la république marseillaise, dont les navires arboraient un pavillon blanc à croix d'azur, fut presque aussi puissante que les républiques de Venise et de Gènes. (2).

L'accroissement de la puissance économique de Marseille va avoir des répercussions dans le domaine politique.

C'est là un point caractéristique de l'histoire de Marseille : Marseille fondée par les commerçants, vit par eux et pour eux. Et les périodes de prospérité, déterminées toujours par le négoce, feront des marchands, les chefs de la Cité.

Au XIIIème siècle, le rôle politique passe aux commerçants dont la richesse est effective. Par achats successifs, la commune de Marseille va libérer le port qui, dans la période précédente, se trouvait aux mains des vicomtes (3).

C'est à cette époque que se place la rédaction des "Statuts". Ces derniers, tout en réglant, entre autres les conditions de transport des croisés, vont nous déceler l'activité du port.

Le commerce marseillais au XIIème siècle, peut se classer en plusieurs catégories.

D'abord, un petit commerce de cabotage : un navire allait charger du sel à Toulon, à Hyères, Cannes, Nice.

Ensuite, le commerce de transit, par lequel Marseille correspondait à l'intérieur des terres avec Orange, Avignon, Saint-Gilles, Beaucaire, Béziers, Montpellier, Narbonne, Toulouse.

Les Marseillais vont négocier aux foires de l'Est et du Nord de la France : grandes foires de Champagne notamment, et les commandes marseillaises sont expédiées jusqu'en Angleterre (4). Enfin, Marseille pratiquait le Grand Commerce surtout avec l'Orient : alun d'Afrique, cuirs de Tunis et de Bougie, pelleteries du Maroc.

Des rapports commerciaux très importants existaient avec Gènes, Pise et même Naples. Quelques-uns aussi mais

---

(1)- P. Masson : Marseille et la Colonisation française, Paris Hachette 1911, p.37
(2)- Portal : La République Marseillaise au XIIIème siècle, p. 135
(3)- Pernoud : Le Port de Marseille, p. 66 et 67
(4)- Pernoud : Le Port de Marseille, p. 202

moins fréquents, s'établirent avec Venise. On compte également quelques comptoirs importants en Sicile. Enfin, Marseille eut des liens commerciaux dans la Méditerranée Occidentale : avec Barcelone et Majorque surtout.

Mais cette période de prospérité ne devait pas durer. A la fin du XIIIème siècle, les intrigues de Charles d'Anjou vont faire passer, petit à petit, Marseille de l'état d'indépendance à celui de la soumission aux comtes.

Par un renversement, "l'état économique du port va dépendre de l'état politique de la ville" et la règlementation du commerce échappera bientôt à la cité.

Alors que certaines contrées connaîtront un commerce accru (1), d'autres, celles qui vivent en mauvaise intelligence avec le Comte, péricliteront. Ainsi l'hostilité de Charles d'Anjou contre les Génois, entraînera, pour Marseille, l'interdiction de faire du commerce avec eux. Par contre, le gouvernement comtal ouvre à Marseille deux débouchés : la Sicile et Naples. Du côté de l'Espagne, les démêlés de Charles d'Anjou avec l'Aragon seront fâcheux pour le négoce.

Il ne faudrait pas croire cependant, que le déclin commercial a tenu seulement au gouvernement comtal. La domination française en Languedoc, qui se manifeste par la rivalité dangereuse d'Aigues-Mortes et Montpellier avec Marseille (2) ainsi que la chute des royaumes latins d'Orient, ont fortement aidé à précipiter ce déclin.

Dans l'ensemble, cette situation précaire persistera pendant toute la durée du XIVème siècle.

*
* *

SECTION V

XIVème SIECLE

La Maison d'Anjou-Provence, qui, avec Charles d'Anjou avait créé des relations suivies entre Marseille et l'Italie,

(1)- Pernoud : Le Port de Marseille, p. 259
(2)- Germain : Histoire du Commerce de Montpellier; T. II, p. 25

fut proclamée souveraine du royaume de Naples en 1302.

Cet évènement politique eut quelques répercussions économiques sur le port de Marseille .

Des commerçants marseillais vont s'établir dans les ports italiens et notre cité phocéenne deviendra un lieu de transit pour les marchandises étrangères entrant en Italie.

Il faut reconnaître toutefois, que le XIVème siècle constitue une période bien terne pour Marseille.

La fin des Croisades et la perte de la Palestine lui furent néfastes.

Robert II, qui succéda en 1309 à Charles II, devait rendre permanent l'état de guerre avec l'Italie (1). Les difficultés rencontrées à Gènes, à Pise, les expéditions en Sicile, entravèrent gravement le commerce marseillais.

De plus, le XIVème siècle, connut en Europe Occidentale, la guerre de Cent ans. En Asie centrale et occidentale, l'intervention de Tamerlan, fondateur du 2ème Empire Mongol, entraîna des massacres à Smyrne, à Damas et dans l'Inde.

Après la bataille de Poitiers, en 1356, des soldats mercenaires déferlèrent en Provence et semèrent le trouble. C'est alors que le Pape Urbain V, pour défendre la ville, fit construire l'abside fortifiée de Saint Victor.

Il n'est certes pas sans intérêt, que nous nous représentions l'aspect du Port de Marseille à cette époque.

Rien de commun évidemment entre l'apparence qu'il revêtait alors et celle de notre port contemporain.

Un vrai port, a-t-on dit, "est un organisme aussi compliqué que les navires qui l'utilisent" (2).

D'après Strabon, Marseille aurait possédé, pendant le Bas-Empire, un port très fortifié. A partir du XIIIème siècle, on fit disparaître ces remparts protecteurs car ils étaient arrivés à gêner les échanges. On les remplaça par une chaîne qui barra le goulet au fond duquel dormait le Lacydon. Cette chaîne, mobile, était soutenue par deux madriers flottants.

L'entrée du port se trouvait quelque peu obstruée par des récifs à fleur d'eau. Sur l'écueil principal, on

---

(1)- Busquet : Histoire de Marseille, p. 146
(2)- Léotard : Le Port de Marseille, p. 26

construisit en 1350 un imposant pilier de maçonnerie. Ce dernier ménageait deux passes : la première pour les navires, la deuxième pour les embarcations plus légères.

Deux promontoires enserraient, au sud et au nord, le Lacydon. C'est sur ces avancées de terre, qu'au siècle de Louis XIV, seront édifiés les forts Saint-Jean et Saint-Nicolas.

Le long du rivage, il n'existait pas de quai proprement dit, la rive s'en allait seulement plus ou moins en pente douce.

Au niveau de la place Victor Gelu , l'aménagement de plans inclinés permettait de tirer les barques de l'eau, tandis que des môles de terre facilitaient le chargement et le déchargement des petits navires.

Les plus gros bateaux venaient accoster dans une anse qui constitue aujourd'hui le bas de la rue de la République et le fond de la présente Canebière était occupé par un chantier de constructions navales. Au sud de celui-ci, Charles II avait créé un port militaire.

Quant à la rive où s'étendait le domaine de Saint-Victor, elle était déserte et inutilisée.

C'est dans le port ainsi décrit que s'étaient déroulées, au XIIIème siècle, les plus importantes entreprises commerciales maritimes du monde chrétien.

Le XVème siècle fera quelque peu retrouver à Marseille cette belle prospérité.

*
* *

SECTION VI

Le XVème SIECLE

Toutefois, dans la première moitié du XVème siècle, Marseille devait être mise à sac.

Alphonse d'Aragon disputait au Comte de Provence, Louis III, le trône de Naples.

Marseille avait pris parti pour ce dernier. Alphonse d'Aragon battu, regagnait l'Espagne, lorsqu'il vit Marseille "assise au bord de l'eau et miroitante". Il décida de l'attaquer (1).

Les Catalans mirent sans pitié le feu à la ville et les textes du temps prétendent que 4.000 maisons brûlèrent.

Les Marseillais voulurent se venger de cette mise à sac. Ils donnèrent sur mer la chasse aux Catalans. Mais le commerce avec l'Aragon devait s'en ressentir.

Le XVème siècle fut dominé, en Provence, par la personnalité de celui qu'on s'est accordé à appeler "le bon roi René".

René d'Anjou, Duc d'Anjou, Comte de Provence, était né à Angers en 1409.

Il fut bientôt célèbre par sa politique pacifique, ses talents d'artiste et d'homme de lettres. Il aimait le faste et ses goûts dispendieux déterminèrent un commerce particulièrement florissant d'objets d'arts, de toile, d'étoffes de grand prix.

Mais ses besoins continus d'argent devaient l'amener à une politique fiscale qui parut quelquefois inquiétante.

"Lucide, a-t-on dit, par avidité, il eut très vif et très précis le souci de la prospérité et le sentiment de l'intérêt économique" (2). Port de Bouc où il touchait des droits d'ancrage et de cadenage, avait pris de l'importance. Mais, Marseille, étant donné son passé, sa position géographique, ne pouvait pas ne point l'attirer. Lorsqu'il devint Comte de Provence, dans le Préambule d'un de ses actes, il écrit son désir de rendre au port et à la ville leur richesse et leur splendeur d'autrefois.

En 1447, il créait deux foires, franches de toutes impositions.

La rivalité de Gènes était nuisible à Marseille. Le roi René par un habile traité de commerce, transforma la concurrence génoise en collaboration.

Afin que les relations avec Venise et Florence soient paisibles, il suspendit les lettres de marque.

---

(1)- André d'Arnaud : "La Fille de Phocée", p. 54
(2)- Busquet : Histoire de Marseille, p. 173

Il entreprit une expédition en Catalogne et fit de cette façon cesser les hostilités de Barcelone et de Gènes.

En 1470, il s'entendit avec les rois de Tunis et de Bône, en vue d'assurer la sécurité à leurs vaisseaux respectifs.

Afin que l'activité du port soit plus florissante, le roi René pensa donner un sauf-conduit d'un an à tous ceux, français ou étrangers, qui commerceraient avec Marseille.

Il décida, d'accord avec le Marquis de Saluces, que la Provence entretiendrait les chemins conduisant du Viso aux ports de mer.

Un corps de garde-côtes, chargé de la surveillance du port et du littoral, fut institué.

Pour éviter à Marseille la mise à sac qu'elle avait subie le 23 Novembre 1423, le Roi René fit édifier de 1447 à 1448 la tour Saint-Jean. En 1452, inquiété par les progrès des Turcs, il la fait exhausser.

Par suite des agissements du roi d'Aragon, la Méditerranée était peu sûre. Le Roi René s'entendit avec ce souverain et la navigation y devint sans danger (1).

Grâce à toutes ces mesures, le port de Marseille reprit beaucoup de son activité commerciale. Il devait même retrouver sa fonction de port de guerre longtemps négligée.

En 1458, une flotte de galères était rassemblée pour délivrer Gènes bloquée par la flotte aragonaise.

En 1461, à la suite d'une révolte à Gènes, le gouverneur français demanda de l'aide à Marseille. Notre ville arma alors une escadre. Mais ce fut surtout, après la mort du Roi René, au moment où l'entourage de Charles VIII pensait à conquérir le royaume de Naples, que Marseille retrouva son caractère de port de guerre. Six galères destinées aux guerres d'Italie, furent construites et équipées. L'on pensa même à fermer d'un mur, l'enclos de l'Arsenal. Enfin, quatre galères marseillaises devaient être employées pour la croisade de Rhodes.

Lorsque Charles VII mourut, la situation économique du grand port était heureuse.

En 1482, Louis XII, son successeur, fit l'acquisition de la Provence. Cette dernière se trouva désormais rattachée à la France (2).

---

(1)- Busquet : Histoire de Marseille, p. 173, 174, 175
(2)- Rambert : Marseille : La formation d'une grande cité moderne, p. 159

Ainsi, au cours de ce XVème siècle, alors que la France est épuisée par la guerre de Cent ans, la Provence connaît une période d'administration calme et prospère.

Ne l'a-t-elle pas dû à ce prince René, dont la légende devait au siècle suivant, prendre figure de conte de fées ?

*
* *

SECTION VII

LE XVIème SIECLE

Presque immédiatement après l'année 1482 qui marque le rattachement de la Provence au royaume de France, Marseille devint, pour un temps, florissante.

Dans la période précédente, les comtes de Provence avaient donné une réelle activité aux ports du Languedoc. Ils pouvaient en effet y prélever des taxes en toute indépendance.

Lorsque Marseille devint la propriété des rois de France, ces derniers détournèrent leurs regards des ports languedociens. L'acquisition de la Provence et de Marseille en particulier, était pour eux de la plus haute importance. Notre cité phocéenne qui était la capitale du grand négoce, ne constituait-elle pas, de plus, la sentinelle avancée du royaume contre une vieille ennemie, la Maison d'Aragon ?

Louis XII voulut faire de Marseille un port matériellement plus étendu. En 1511, il fit établir, le long de la ville, un premier quai d'une largeur d'un mètre. Comme l'on disposait d'un espace restreint, on pensa donner à ce quai l'aspect d'une plate-forme sous laquelle se trouvaient disposées de petites "caves voûtées" où les navires pouvaient se mettre à l'abri.

Jusque là, la rive Sud du port n'avait pas été utilisée. Elle ne comprenait guère que le faubourg Saint-Victor, deux couvents et leurs jardins, en arrière desquels s'étendaient des vignes et des champs. La commune de Marseille y fit construire en 1566 un quai muni de môles.

Depuis que notre "bonne ville" avait été mise à sac

par Alphonse d'Aragon, il fallait penser aux attaques possibles.

Dès le début du XVIème siècle, François 1er fit fortifier le Château d'If et construire un fort autour de Notre Dame de la Garde.

On pensa aussi à augmenter la flotte de guerre. En 1548, vingt deux galères sont ancrées dans le port de Marseille. Presque toutes d'ailleurs ont été construites dans les arsenaux de la ville.

Quelques-uns de ces navires : trirèmes, quatrirèmes, mis en marche par des chiourmes de forçats, étaient la propriété de leurs capitaines et non du Roi.

Au point de vue commercial, les Capitulations négociées en 1535 entre François 1er et le Sultan de Constantinople furent déterminantes pour Marseille (1).

Ces capitulations qui, en principe, favorisaient tous les Français, devaient, en fait, profiter presque exclusivement aux Marseillais. Notre port fut ainsi mis de nouveau en contact très étroit avec l'Orient, tandis que la décadence de Venise et les guerres d'Italie, lui apportaient, par une autre voie, un accroissement de trafic.

Marseille fut alors justement dénommée "La Reine de la Méditerranée".

L'action française en Afrique s'organisa aussi activement.

Sous Louis XII, on échangea des ambassades avec le Soudan Egyptien. En 1548, le 1er Consul marseillais s'installait à Tripoli. Quelques années plus tard, on trouva des plénipotentiaires à Alexandrie, à Constantinople, à Alep.

Evoquer enfin les origines des colonies actuelles, c'est parler nécessairement des "Concessions" qu'en 1560 les négociants marseillais obtinrent du bey d'Alger et du Sultan de Turquie. A La Calle et à Bône, une compagnie qui se livrait à la pêche du corail, y établit des comptoirs.

La fin du XVIème siècle devait cependant marquer pour Marseille une période de déclin.

Les guerres religieuses qui déterminaient en France des désordres graves, faillirent ruiner dans l'Outre-Mer

---

(1)- Rambert : Marseille : La formation d'une grande cité moderne p. 159

la réputation de Marseille. C'est alors que le Conseil de ville jeta en 1599 les bases de la création de la Chambre de Commerce.

En Méditerranée Occidentale, la piraterie se mit à sévir avec une vigueur toute nouvelle. Il ne fallait plus seulement compter avec les pirates d'Alger et de Tunis, mais l'on dût se protéger aussi contre ceux qui venaient d'Espagne, de Majorque et de Naples (1).

Enfin, les quelques commerçants qui continuaient à faire du commerce avec le Levant, se voyaient exposés aux "avanies des pachas".

C'est alors qu'Henri IV arriva au pouvoir. Son gouvernement ne fut que très peu réparateur (2). Il faudra attendre le règne de Louis XIV et l'intervention de Colbert pour que s'anime à nouveau notre grand port phocéen.

*
* *

SECTION VIII

LE XVIIème SIECLE

A la suite des troubles de la Ligue et de la Fronde, Louis XIV traita notre ville en rebelle. Elle perdit ainsi sa quasi-autonomie et elle fut désormais sévèrement contrôlée par les fonctionnaires royaux (3).

La centralisation administrative du XVIIème siècle ne convenait cependant déjà pas aux Marseillais qui revendiquaient, chaque jour, leur autonomie municipale.

Bien que la ville trouvât, en ses magistrats et ses consuls, de courageux défenseurs de ses libertés, l'Intendant représentant du Roi restait, en fait, le véritable maître de la Provence.

Mais en contrepartie de sa sévérité, Louis XIV,

---

(1)- P. Masson : Marseille et la Colonisation française, p. 74
(2)- P. Masson : Histoire du Commerce fr. dans le Levant au XVIIe s.p.118,119
(3)- Busquet : Histoire de Marseille, p. 272

dans un but à la fois politique et économique, fit connaître à Marseille une période d'extension. Il y construisit, avec la citadelle Saint Nicolas et le fort Saint Jean, un Lazaret sanitaire possédant un port spécial où étaient aménagées des installations pour passagers et marchandises (1).

Depuis de nombreuses années, Marseille était à la fois port commercial et militaire. En 1666, Colbert agrandit les arsenaux et l'on vota des crédits pour curer le port qui s'envasait, hélas, très facilement (2).

Dans le vaste programme de Colbert, était compris aussi et surtout, le relèvement du commerce maritime de la France. Marseille devint le principal port visé.

Par un Edit de 1669, dit du "Port franc", la franchise y fut complètement rétablie. Cette mesure devait avoir sur le plan économique une importance considérable.

L'Edit disposait en effet que la quasi-totalité des droits devait être supprimée : "taxes perçues pour payer l'ambassadeur français de Constantinople, demi pour cent levé pour le curage du port, droit seigneurial de la Table de la Mer, droits sur les épices, le miel, les huiles" (3). Toutefois, le droit de 20 % restait imposé aux navires étrangers et même français, lorsque ces derniers avaient séjourné en Italie, en particulier à Livourne.

Ces dispositions eurent pour effet de porter un rude coup aux ports qui concurrençaient Marseille : Villefranche créé par le Duc de Savoie, Livourne port d'attache des vaisseaux anglais et hollandais naviguant vers les Echelles avaient pris, en effet, au début du siècle, une importance inquiétante pour Marseille.

Dans la période précédente, Marseille, au point de vue du commerce extérieur, avait été surtout, en relations d'affaires avec la Barbarie, l'Espagne et l'Italie.

Au XVIIème siècle vint s'ajouter un commerce de début avec les Antilles et les ports du nord de l'Europe. Mais les principales relations maritimes existaient avec le Levant. En 1621, on consacra à cette destination, quatre cents bâtiments.

Le commerce avec l'intérieur, devait aussi se développer grâce à l'aménagement des routes et de la navigation fluviale. Toutefois, les documents qui sont parvenus jusqu'à

---

(1)- Léotard : Le Port de Marseille, p. 27
(2)- " " " p. 29
(3)- Rambert : Marseille. La formation d'une grande cité moderne p. 193

nous, ne signalent que peu de sorties par Marseille de marchandises venant du continent ou peu d'entrées de marchandises destinées à l'arrière-pays. Pour le négoce franco-européen, Marseille n'est à cette époque qu'une voie économique de second ordre (1). On a pu dire d'elle qu'elle n'effectuait ses achats et ses ventes qu'avec l'Outre-Mer et que son rôle essentiel "était celui d'intermédiaire, de grand entrepôt méditerranéen"(2).

L'Edit de 1669 "véritable Charte du commerce et de l'Industrie" provoqua en outre le développement des industries marseillaises déjà existantes et la création de nouvelles:industries des chapeaux, manufactures d'étoffes de soie d'or et d'argent très recherchées par les pays d'Orient, nombreuses fabriques de savon.

C'est en 1697 qu'un Marseillais, Brüe, Directeur des concessions de la Compagnie Royale de France, étendit l'influence française au Sénégal.

Des Marseillais s'aventurent aux Antilles, en Martinique à Saint-Domingue et dans l'Océan Indien.

Malgré l'activité déployée par le gouvernement du "Roi Soleil", c'est au XVIIIème siècle que le port de Marseille connaîtra une des périodes les plus brillantes de son histoire.

*
* *

SECTION XIX

LE XVIIIème SIECLE

Le XVIIIème siècle fut en effet une période de prospérité.

"C'était, dans le port, un tel fourmillement de vaisseaux, brigantines, goëlettes, polacres, barques et tartanes" (3) que le Vieux-Port parut dès lors insuffisant.

---

(1)- Henri Hauser : Travailleurs et marchands dans l'ancienne France, p. 65 et 66
(2)- Rambert : Marseille ... p. 165
(3)- Léotard : Le Port de Marseille, p. 42

Les commerces intérieur et extérieur furent très actifs.

Evidemment, le règne de Louis XV, sous lequel se produisit la perte de notre marine militaire et de notre empire colonial, enraya quelque peu ce développement. Cependant, à la veille de la Révolution, l'effectif de la flotte marchande indiquait une importante activité économique. Nous comptions 945 navires représentant 145.000 tonnes. Et la Révolution, elle-même, ne devait pas empêcher, à ses débuts, le commerce maritime de Marseille de s'étendre.

Dès 1700, bien que des entorses fussent faites à l'établissement du Port franc (droits sur les toiles de coton teintes, sur les cotons filés du Levant, sur les étains étrangers, les sucres) les Marseillais distançaient les Hollandais et rattrapaient presque les Anglais (1).

Tandis qu'au siècle précédent, le trafic de Marseille se limitait à la Méditerranée et à l'Atlantique, au XVIIIème siècle, il devint mondial. L'Afrique du Nord, les Echelles d'Orient et surtout Smyrne et Alexandrie, l'Italie, l'Espagne, mais aussi les Antilles, la Hollande et la Mer Noire, commerceront avec Marseille et de gros navires prendront, chaque année le chemin du Cap .

C'est au milieu du XVIIème siècle, que l'on dressa des statistiques du mouvement du port.

En 1760, on compte 1306 navires entrés, dont 852 de petit cabotage, 320 viennent des Etats d'Italie, 34 de la Barbarie, 28 de la Hollande, 8 des pays Scandinaves, 7 du Portugal.

En Afrique du Nord, les concessions obtenues en 1560 du Bey d'Alger et du Sultan de Turquie devaient changer de main. Elles passèrent en 1741 à la Compagnie Royale d'Afrique, ce qui devait amener "une véritable conquête économique des Etats Barbaresques". Toutefois, le trafic était gené par l'insécurité de la Méditerranée où la piraterie continuait à sévir (2).

Les importations vers Marseille se composaient de produits traditionnels : cuirs, laines, huiles, dattes, céréales. C'est d'ailleurs, à cette époque, que notre cité va devenir un marché redistributeur de blé plus important que Sète et Livourne, qu'elle finira par supplanter.

---

(1)- cf Masson : Levant, XVIIIème siècle, p. 277, 285
(2)- Ranbert : Marseille, p. 197

Les exportations comprenaient des objets de luxe destinés aux beys, des vêtements, des draps et des armes.

Avec l'Italie, le commerce était également florissant. En 1760, Naples et la Sicile faisaient avec Marseille un mouvement d'affaires représentant 10 millions de livres.

Avec Gènes, la moyenne annuelle était aussi de 10 millions, avec la Sardaigne de 6 millions (1).

Marseille importait du soufre, de la soude, de l'huile.

Elle exportait des objets fabriqués et des produits coloniaux.

A l'Espagne, on vendait des chapeaux, du sucre raffiné et du blé. On y achetait des épices, du vermillon, des laines.

Mais c'est surtout avec les Antilles que le XVIIIème siècle connut un commerce des plus actifs : 680 bâtiments mirent à la voile pour cette destination.

Aux exportations : des produits manufacturés, vin, savons, représentant plus de 24 millions de livres ; aux importations : café, bois, indigo, tabac, cacao et surtout sucre.

En ce qui concerne cette dernière denrée, jusqu'à la fin du XVIIème siècle, Marseille l'avait fait venir des pays d'Orient. Ce sont ces importations qui avaient d'ailleurs déterminé, dans notre cité, la création de raffineries. Mais au XVIIème siècle, la situation est changée : Marseille achète le sucre aux Antilles et l'expédie en Orient, après l'avoir raffiné(2).

C'est enfin avec les ports du Nord que le commerce extérieur s'est intensifié : "Dans le Lacydon entraient au moins 15 bateaux hollandais". Ces navires étaient surtout chargés de poissons salés ou fumés et de grains. Nous exportions en Hollande, des savons, des huiles, des vins et des fruits secs. Des bateaux scandinaves débarquaient, sur notre Vieux Port, des bois, du goudron, du cuivre.

A la fin de l'Ancien Régime, la Mer Noire, à son tour, s'ouvrait au commerce marseillais (3) : en 1781, le

---

(1)- Léotard : Le Port de Marseille, p.109
(2)- P. Masson : Levant XVIIème siècle.
(3)- P. Masson : Levant XVIIème siècle.

Cabinet de Versailles exemptait les marchandises du droit de 20 % et presque aussitôt, 35 navires quittaient Marseille pour la Mer Noire. Ils en revinrent chargés de grains, de chanvre, de lin.

Le commerce extérieur de Marseille devait ainsi monter en 1746 à 75 millions de livres dont 34 millions représentaient les importations et 41 les produits exportés.

Le commerce intérieur ne fut pas moins actif : "la grandeur du rôle commercial du Port de Marseille avait étendu, sur la fonction régionale, une heureuse influence".

Les denrées agricoles provençales : miel, raisin, amandes, figues, câpres, olives, sans oublier les belles faïences émaillées de Marseille dont la réputation date du XVIIIème siècle, gagnaient les ports de Bayonne, Honfleur, Dieppe, Dunkerque. Il faut croire que le trafic était actif, puisqu'au moment où la peste fit mettre l'embargo sur le port de Marseille, on réclama la libre sortie "de tous les produits provençaux dont on avait un besoin urgent dans le royaume" (1).

Le privilège des vins fut définitivement supprimé en 1775. Les vins de Provence, faibles en alcool, et qui, de ce fait, ne pouvaient supporter le transport outre-mer, furent mélangés à ceux du Languedoc et d'Espagne (2).

Ce commerce intérieur se faisait par toutes sortes de moyens : roulage sur les routes royales, navigation sur le Rhône, transports à dos de mulets.

C'est également au cours du XVIIIème siècle que des envoyés marseillais préparèrent, en Tunisie et au Maroc, notre empire Africain. Un capitaine originaire de Marseille, Etienne Marchand, effectua sur le "Solide", navire de 300 tonneaux, le tour du monde. Au cours de ses voyages, il prit possession des îles Marquises.

Négociants et armateurs comptent parmi eux le célèbre Georges Roux, dit Roux de Corse, qui, premier échevin de la ville de Marseille, anobli par le Roi et armateur riche, équipa de nombreux corsaires. Ces derniers infligèrent aux Anglais de lourdes pertes (3).

Le débordement de toutes ces activités marseillaises devait nécessairement amener le développement des industries.

---

(1)- Archives de la Chambre de Commerce de Marseille : mémoire du 3 Octobre 1731.

(2)- Louis Bergasse : Evolution du commerce extérieur des vins à Marseille depuis le XVIIIème Siècle. Provincia 1927 p. 153-162.

(3)- Léotard : Le Port de Marseille, p. 145

Sur les quais du Lacydon, s'accumulaient en effet toutes sortes de denrées et produits, venus par navires, des quatre coins du monde. Marseille avait donc sous la main les matières premières permettant l'établissement, le maintien et l'extension de certaines industries.

Aussi, lorsque survint la Révolution française, Marseille était devenue une cité comptant 65 fabriques de savon, 60 de chapeaux, 36 d'amidon, 20 de liqueurs. Elle possédait 20 tanneries, l'industrie de raffinage de sucre était en plein développement et des fabriques de chandelles étaient créées. On comptait également des usines d'acide sulfurique, de sulfure de cuivre et d'acétate de plomb (1).

A la fin du XVIIIème siècle, en 1789, Marseille devait être secouée par la Révolution.

Son histoire, ses traditions séculaires, l'appelaient en effet à être une avant-garde dans la réaction contre les principes d'absolutisme.

Comme la Capitale, Marseille eut ses journées d'enthousiasme, d'émeute et de gloire. Elle soutint les Girondins qui étaient fédéralistes contre les Jacobins partisans de la centralisation. S'étant insurgée contre la Convention, elle fut soumise à de dures représailles et la terreur y régna durant de longs mois.

Mais son âme avait été si vibrante que Marseille devait donner son nom à l'hymne, qui, depuis des siècles, symbolise la Liberté !

A la faveur de ces quelques indications, le XVIIIème siècle nous apparaît donc comme une période héroïque que le XIXème siècle ne fera d'ailleurs que prolonger.

*
* *

SECTION X

LE XIXème SIECLE

La période qui s'étend de 1800 à 1899 fut particulièrement riche en évènements.

---

(1)- Léotard, p. 130

Les transformations politiques qui se sont succédé à un rythme accéléré, les changements sociaux qui en ont été la conséquence, les découvertes scientifiques et géographiques déterminent, au XIXème siècle, des bouleversements économiques sans précédent.

Tout fut modifié dans les rapports avec les peuples de la Méditerranée et Marseille devait connaître une vie nouvelle. Sa devise devint : "Actibus immensis urbs fulget Massiliensis".

Les changements politiques eurent, au fond, peu d'importance en face d'évènements comme ceux de la Conquête de l'Algérie, de l'instauration de la marine à vapeur, de l'apparition des chemins de fer et du percement de l'isthme de Suez.

Après le 10 Brumaire, l'ordre social est rétabli ; Marseille dans la paix va entreprendre de grands travaux.

Au cours des temps, notre ville avait vécu de son port et pour son port. Or, le Lacydon s'envasait très facilement. Dès avant 1789, on avait pensé à l'approfondir mais la Révolution avait tout arrêté. Le projet fut repris. L'envasement était devenu tel que l'on évaluait à 700.000 mètres cubes les détritus à enlever (1).

Pour effectuer ce travail, on fit usage de dragues à godets.

La vase était versée dans des pontons dont le contenu était ensuite jeté au large.

Le port fut ainsi nettoyé à une profondeur de 6 mètres. On pensa même à le creuser suffisamment pour que les plus gros navires puissent s'y mouvoir.

L'entrée du Lacydon se trouvait encore embarrassée de récifs et d'écueils fort gênants. On les supprima en même temps que les poudingues, les grès, les débris du pilier, qui, en 1350, avait été construit pour supporter la chaîne qui ménageait deux passes.

La question de profondeur ayant été résolue, on envisagea un autre problème, : celui de l'élargissement des quais (2).

---

(1)- Archives de la Chambre de Commerce de Marseille : Curage du Port : Rapport de l'ingénieur Desfougères 12 Brumaire An XIII

(2)- Archives de la Chambre de Commerce de Marseille. Lettre du 13 Novembre 1841 au Préfet des Bouches-du- Rhône B. 238 f° 269.70

On se demandait si cette opération se ferait en réduisant la surface de l'eau, ou bien, si on démolirait les maisons se rangeant le long des quais ensoleillés. On fut amené à utiliser les deux procédés.

Tout d'abord, c'est aux dépens du port qu'on édifia des quais de 6 à 9 mètres de large. Cette transformation s'avéra cependant insuffisante pour permettre l'accostage direct des navires. C'est pourquoi, 20 ans plus tard, on décida de détruire les maisons et l'on porta alors la largeur des quais à 22 mètres.

Déjà, au XVIIIème siècle, l'exiguïté du Vieux-Port était fort gênante. Au XIXème siècle, elle devint tout à fait intolérable. C'était la célèbre "forêt de mâts" que, dit-on, on ne reverra plus. Le bassin du Lacydon qui n'aurait pu normalement contenir que 700 navires, en voyait en fait, rentrer plus de 20 par jour. Ils se plaçaient perpendiculairement aux quais et formaient souvent quatre rangs de profondeur. Au Frioul, il arrivait que les bateaux entassés sur cinq rangs, attendaient un mois avant de pouvoir entrer dans le Lacydon (1). On pensa alors qu'un bassin de carénage, en même temps qu'il permettrait la réparation des navires, donnerait plus d'étendue à notre port.

En 1830, on entreprit sa construction. Elle fut lente et pénible et dura 10 ans. Il fallut, en effet, creuser les pentes calcaires qui, descendues du Fort Saint-Nicolas et de Saint-Victor, arrivaient jusqu'à la mer.

Malgré cet agrandissement, le Lacydon était encore nettement trop petit. Si on voulait agrandir le port, il fallait désormais tourner ses regards en dehors et au-delà de lui.

De quel côté allait-on porter les yeux ? Du côté de la Joliette, de la plage d'Arenc ? Le choix devait se faire en fonction de l'exposition de la côte par rapport au mistral et de la nature géologique du sol (2).

Une loi de 1844 ordonne la construction du port de la Joliette. Le travail exigea 9 ans et représenta, à ce moment-là 17.000.000 de dépenses. Ce bassin, d'une superficie de 20 hectares fut entièrement pris sur la mer et isolé d'elle par une jetée. Les matériaux nécessaires à cette édification furent trouvés dans les îles calcaires de Pomègue

---

(1)- Léotard : Le Port de Marseille, p. 44 et 45
(2)- Archives de la Chambre de Commerce. Projet de création d'un port à la Joliette (1829-1832).

et Ratonneau. Mais le promontoire du Fort Saint-Jean, les hauteurs de la Tourette, séparaient le nouveau port de l'ancien. Pour les faire communiquer, on creusa un chenal long de 150 mètres et large de 40.

En 1854, fut autorisée la construction de deux nouveaux bassins devenus indispensables : le Lazaret et le Bassin d'Arenc. Des docks furent également bâtis ; l'ensemble fut inauguré en 1864 (1).

Un autre bassin, celui de la Gare Maritime, devait être entrepris en 1859. On prolongea la digue extérieure et ainsi fut réalisé le Bassin Impérial, appelé aujourd'hui : Bassin National.

Les quatre formes de radoub datent de 1870. A partir de ce moment, la guerre vint enrayer cette grande oeuvre d'extension portuaire.

Sous le Ministère Freycinet, les projets de nouveaux ports furent repris : devait-on les faire entre les Catalans et la Pointe d'Endoume, ou bien, non plus au sud du Vieux-Port, mais vers la plage du Prado ?

La solution adoptée devait être déterminante pour l'aspect de l'agglomération urbaine.

Le gouvernement abandonna tous projets du Port Sud. On construisit seulement sur les quais de Rive-Neuve, des magasins généraux. A partir de ce moment-là, il faut attendre le XXème siècle avant que soient opérées d'autres transformations.

Marseille, outre l'extension de son port, avait entrepris la construction du Canal de la Durance et d'un grand collecteur. Ce dernier déversait les impuretés à la mer.

Marseille fit édifier le Palais de la Bourse en 1855. Sur le terre-plein, dominant le Bassin de la Joliette, on construisit la "Cathédrale" de style Byzantin.

Dans le deuxième quart du XIXème siècle, la population augmenta tellement qu'il fallut étendre la ville au nord de la route d'Aix, au Nord-Est du Jarret, vers la plaine de l'Huveaune du côté de Castellane (2).

Sous le deuxième Empire, Marseille prit l'aspect

---

(1)- Léotard : p. 64
(2)- Rambert : Marseille "La formation d'une grande cité moderne", p. 384

d'une cité moderne. Ses derniers remparts avaient été abattus sous le Consulat.

Le XIXème siècle fut riche en modifications de tout ordre : il devait en effet présider à la naissance des navires à vapeur.

Le premier qui entra dans le port de Marseille fut le "Royal Ferdinand". C'était un vapeur napolitain, il se mouvait par des roues à aubes.Il ébaucha, en 1818, un service entre Marseille et l'Italie.

Deux négociants suisses firent construire à La Seyne les deux premiers bateaux à vapeur français : le "Henri IV" et le "Sully". C'était deux navires de bois, doublés de cuivre, longs de 42 mètres et larges de 5, ils jaugeaient environ 200 tonnes et faisaient 9 noeuds à l'heure. Le frêt confié à ces navires fut rare. Les voyageurs prudents craignaient les explosions des chaudières et appelaient ces bateaux "des cratères ambulants" (1).

Cependant, en 1830, la "Ville de Valence" reliait le port de Marseille avec Arles et Beaucaire.

Deux ans après, le "Scipion" fit la première traversée Marseille-Alger. La Corse était desservie par trois vapeurs qui partaient de Toulon. En 1835, on créa un service d'Etat limité aux dépêches et aux passagers. Il comprenait 10 bateaux à vapeur à aubes, faisant 7 noeuds à l'heure.

Le "Scamandre" appareilla en 1837 pour Constantinople avec escales en Italie, Malte et Smyrne. C'est de Marseille que partait la fameuse "Malle des Indes" avec transbordement à Malte et à Alexandrie (2).

En 1841, on organise un service régulier sur Alger. La traversée durait 48 heures et avait lieu trois fois par mois.

En 1843, la Compagnie Fraissinet, la première des entreprises de navigation maritime marseillaise, se constitue. Elle ne fait d'abord que du cabotage.

Mais la technique navale devait, dès 1845, faire un pas. On supprime le vapeur à aube et le premier vapeur à hélice est lancé. C'est le "Napoléon", il peut faire dès

---

(1)- Léotard : Le Port de Marseille, p. 49
(2)- Léotard, p. 50 et 51

lors 11 noeuds à l'heure. On l'affecte au service de la Corse. En 1850, on met sur cette même ligne le "Bonaparte".

Deux paquebots : "l'Avenir" et "l'Europe" entreprirent des services réguliers, le premier sur Rio de Janeiro, le deuxième sur le Cap de Bonne Espérance.

Dès 1840, les bateaux à vapeur marseillais étaient au nombre de 13, en 1850 nous avons 30 navires à vapeur pour 675 à voiles. En 1880, les voiliers ne représentaient plus que le quart du tonnage total. A la fin du XIXème siècle, Marseille possède 200 vapeurs. L'impulsion est définitivement donnée, la marine à voile est battue.

Bientôt vont se constituer de grandes Compagnies de Navigation Maritime : Cie des Messageries Maritimes, Cie Fraissinet (desservant la Mer Noire en particulier) Cie de Navigation Mixte concernant l'Algérie et l'Amérique du Sud.

A la fin du second Empire, ces compagnies prédominent et écrasent les armateurs isolés (1).

Marseille devint alors un port où le nombre des passagers s'accrut sans cesse, passant de 100.000 en 1863 à 260.000 en 1882.

Une autre innovation dans la vie économique du XIXème siècle, a été l'apparition des chemins de fer.

On a dit que "cet évènement, s'ajoutant à la navigation à vapeur, a déterminé la prospérité des ports".

Dès 1832, on conçut le projet d'unir Marseille à la vallée du Rhône ; on discuta pendant 7 ans de l'itinéraire à suivre (2).

Une loi de 1843 devait accorder à une compagnie locale, une concession : celle-ci construisit, en 1848, une voie ferrée longue de 120 kilomètres reliant Avignon à Marseille. Elle entraîna l'édification d'un viaduc sur la basse Durance et le percement de la chaîne de la Nerthe.

Bientôt, devaient être concédées les lignes d'Avignon à Lyon et de Lyon à Paris. La Cie prit alors le nom de Cie P.L.M. : Paris - Lyon - Méditerranée (3).

---

(1)- Hubert Giraud : La navigation à vapeur à Marseille, p. 32, 33,34.
(2)- Masson : Encyclopédie des Bouches-du-Rhône T. IX, p. 728, 729.
(3)- Rabot : Nouvelles voies de communications de Marseille avec l'arrière pays. La géographie 1916-1917, p. 11, 114.

En 1852, on raccorda la ligne de Tarascon à Beaucaire, en 1856 on crée la ligne de Rognac à Aix, en 1859 on inaugure la voie de Marseille à Toulon.

Le chemin de fer devait nécessairement être mis en relation avec la vie du port. On créa la Cie des Docks pour que s'opère la jonction des voies terrestres et maritimes. En 1864, la gare Saint-Charles fut reliée à la gare maritime de la Joliette.

Une convention passée entre l'Etat et la Compagnie P.L.M. permit en 1883 la construction d'un embranchement faisant communiquer l'Estaque avec la gare de la Joliette. De même, on édifia une gare de marchandises à Arenc, près du Bassin de Radoub, et une gare de formation des trains. La rive Nord du Vieux-Port fut reliée elle-même à la gare du Prado par une ligne souterraine.

Pendant cinquante ans, la voie ferrée a été pour Marseille, l'artère qui a permis le mouvement des marchandises et des voyageurs vers l'intérieur de la France. Derrière notre ville n'existait en effet aucune autre voie de passage.

Mais le XIXème siècle devait être aussi et surtout une ère d'expansion territoriale. Dans la formation de l'Empire colonial français, Marseille a joué un rôle capital. Les expéditions coloniales ont été en effet presque toutes embarquées et ravitaillées par notre port. C'est ainsi que lorsque la conquête de l'Algérie fut entreprise, Marseille équipa 357 transports jaugeant 71.000 tonneaux. De plus, c'est de notre port que partirent cent quarante barques destinées à favoriser les opérations de débarquement (1).

Avant même la réussite de l'expédition, la France n'aurait pas voulu annexer l'Algérie dans son ensemble. Marseille demandait au contraire, que l'on étendît le plus possible la conquête. Notre ville avait compris en effet quel était pour elle l'intérêt d'une semblable entreprise (2).

La conquête de l'Algérie fut pour notre port un évènement aussi important que les Croisades. Comme à cette époque, des courants commerciaux particulièrement florissants s'instaurèrent : importations de produits alimentaires, exportations d'objets fabriqués, de matériaux de construction, sans oublier les transports militaires (troupes et matériels).

---

(1)- Léotard : Le Port de Marseille, p. 146
(2)- Rambert : Marseille ... , p. 249

Bien d'autres acquisitions territoriales devaient accompagner la conquête de l'Algérie.

En 1816, l'influence française au Congo devient déterminante.

En 1853, c'est l'occupation de la Nouvelle Calédonie. A partir de 1854, Faidherbe, Gouverneur, développe la colonisation au Sénégal. La Cochinchine est conquise dès 1867. Par le traité de Bardo, en 1881, la France impose à Mohamed VI son protectorat tunisien. Madagascar devient en 1896 une colonie française et ne cesse de prospérer sous l'impulsion donnée par le Général Galliéni. C'est également dans les trois dernières années du XIXème siècle qu'a lieu la pénétration au Tchad.

Dans ces questions coloniales, non seulement Marseille a toujours demandé aux gouvernements successifs de la France de faire une politique d'expansion, mais encore elle a fourni des personnalités telles que celles des Régis et des Paquet qui ont joué un rôle déterminant dans la pénétration commerciale française en Afrique Occidentale et au Maroc.

Le percement de l'isthme de Suez devait lui aussi contribuer dans une large mesure au développement du port de Marseille. Il fut réalisé entre les années 1859 et 1869 ; il ouvrit à la Méditerranée la route de l'Asie, de l'Afrique Orientale et de l'Australie.

Depuis la découverte de l'Amérique et de la route des Indes par le Cap, l'Atlantique avait détourné, à son profit, une partie importante du trafic commercial (1).

Le percement du Canal de Suez fournit à notre Méditerranée une légitime compensation. Elle devint alors l'axe de la navigation mondiale. Marseille qui était déjà "la Porte de l'Orient" devint la porte de l'Extrême Orient.

Tous les échanges entre l'Europe et l'Extrême Orient devaient désormais passer par elle.

Notre port devint le point de départ des paquebots allant vers l'Asie et l'Océanie.

A partir de ce moment-là, le rôle des colonies dans la vie économique de Marseille est déterminant.

---

(1)- Rambert - Marseille ..., p. 310

Depuis 1846, Marseille se plaçait en tête des ports coloniaux français. De 1892 à 1896, sur un mouvement total de 35.000.000 tonneaux pour le port de Marseille, celui des colonies figure pour 9.700.000 tonneaux. En 1896, Marseille fait 60 % du trafic colonial de la France (1).

Les produits coloniaux entrés à Marseille sont : le sucre brut, le vin, les graines oléagineuses, les bestiaux, les minerais, le riz.

Les produits exportés de Marseille sont : la semoule, les matériaux à bâtir, les légumes secs, les sucres raffinés, vins, savon, café (2).

Enfin, au cours du XIXème siècle, Marseille devait devenir une grande cité industrielle.

Les guerres napoléoniennes avaient porté un rude coup au commerce marseillais. Les produits exotiques n'arrivaient plus à cause du blocus anglais (3).

Alors que le Blocus Continental avait déterminé le prodigieux essor de certaines villes telles que Mulhouse, Amiens, il ruina à Marseille le commerce extérieur. L'hostilité de notre ville à l'égard de l'Empire s'en accrut d'autant.

Les Marseillais demandaient le rétablissement de la franchise pour le port. Napoléon 1er estimait, lui, que Marseille ne pouvait pas, dans une Europe où les évènements avaient bouleversé la structure économique, bénéficier d'une franchise totale. L'avenir lui donna raison. Les Bourbons rétablirent bien en 1816 la franchise du port mais le négoce ne reprit pas du même coup. Cela se comprend. Pendant toutes les guerres napoléoniennes, les Marseillais avaient été sur mer totalement absents. Cette carence avait profité aux Italiens, aux Autrichiens et aux Suédois qui se mirent à commercer avec les ports ponentais.

Les Anglais étaient à Malte et dans les îles Ioniennes et Londres dépassait Marseille en tant qu'entrepôt de marchandises du Levant.

Les Grecs qui s'étaient établis dans les Echelles vinrent même installer à Marseille des maisons concurrentes (4).

---

(1)- Léotard : Le Port de Marseille, p. 148, 149.
(2)- " " " p. 151.
(3)- Gaffarel : Le blocus de Marseille et de ses environs par les Anglais de 1804 à 1814 (Aix 1905).
(4)- Rambert : Marseille ..., p. 245, 246.

A la suite de ces changements, notre ville, que son esprit d'entreprise caractérisait, allait modifier quelque peu la nature de son activité. Marseille avait eu, pour fonction séculaire, une fonction d'entrepôt. Notre cité qui fut pendant longtemps le lieu de distribution des marchandises, entre le Levant et l'Europe Occidentale, pensa alors à devenir industrielle. Par suite de la carence de certains produits, on eut recours à la science pour trouver de nouveaux procédés de fabrication : le savon, les peaux, le souffre furent traités par des méthodes jusque là inconnues(1).

En 1835, fut créée la première stéarinerie (bougie).

L'expansion industrielle de Marseille fut facilitée par différents facteurs. Les forces hydrauliques fournies par le Canal de la Durance rendirent plus aisée la production. Les traités de commerce du Second Empire, la politique libre échangiste de Napoléon III lui fut favorable.

L'afflux de charbon après 1870 et enfin l'abondance des produits coloniaux bénéficièrent à l'industrie (2).

Mais en 1892, c'est le retour à une politique protectionniste qui toutefois sera adoucie par le système de l'admission temporaire. Cette pratique douanière intervint "comme une soupape de sûreté". Grâce à elle, certains produits bruts soumis à des droits de douanes, purent stationner quelque temps en franchise, aux fins de manipulation, avant d'être réembarqués vers l'Outre-Mer. La fonction commerciale du port de Marseille s'en accrut d'autant.

Aussi, à la fin du XIXème siècle, les fabriques marseillaises étaient-elles nombreuses ; citons seulement : les savonneries, raffineries de sucre, les entreprises de produits chimiques, de vêtements, les menuiseries, les tanneries, les tonnelleries et même une manufacture de tabac.

Le XIXème siècle, nous le voyons, marque une étape décisive pour le port de Marseille.

Notre ville est devenue un grand port moderne auquel la première moitié du XXème siècle, malgré les deux guerres qui l'ont traversé, va apporter son plein développement.

*
* *

---

(1)- Archives de la Chambre de Commerce de Marseille : Rapport général des fabriques et manufactures en l'An XIII.
(2)- Léotard : Le Port de Marseille, p. 132.

SECTION XI

LE XXème SIECLE

Le mois de Mai 1900 ouvrait à Marseille une période d'élections municipales. Elles devaient être mouvementées car notre ville, qu'anime toujours la politique, avait cette fois matière à discussion.

La situation financière était en effet très sérieuse. Des grèves avaient débuté dans la corporation des cimenteurs. Commencées dès le 1er Mai 1900, elles devaient durer plusieurs années et s'étendre à presque tous les métiers : menuisiers, maçons, employés de chemin de fer, marins, ouvriers du port (1).

Ces interruptions de travail déterminaient des troubles dans l'économie marseillaise, d'autant que le régime protectionniste de 1892 et les tarifs de 1910 appliqués à l'industrie, étaient à regretter.

Malgré ces éléments peu favorables au développement du port, Marseille ne cessait d'avoir un mouvement commercial en progression.

Cette ascension était due à l'accroissement considérable de notre empire colonial à la fin du XIXème siècle, empire qu'enrichit encore, au début du XXème siècle, l'acquisition du Maroc.

Le mouvement de la navigation, qui était en 1890 de 10 millions de jauge, atteint en 1913 vingt et un millions. De 1890 à 1913, le tonnage des marchandises passa de 4.800.000 à 9 millions.

L'essor de la marine à vapeur ne faisait que croître grâce à une foule de perfectionnements successifs dans les moyens de propulsion et le système de chauffe.

A la veille de 1914, la flotte à vapeur marseillaise occupait le premier rang en France ; elle représentait 25,5 % de la flotte nationale, dépassant le Havre qui n'arrivait qu'à 23,3 % (2).

On eut malheureusement à déplorer, dans le golfe de Marseille, au début du XXème siècle, deux naufrages mémorables. Le vapeur "Ajaccio", en manoeuvrant pour entrer à la

(1)- Busquet : Histoire de Marseille, p. 435.
(2)- Rambert, p. 305.

Joliette, fut jeté, de nuit, par la force du mistral, sur le phare de la Désirade ; c'était en Janvier 1900. Le 6 Juin 1903, l'après-midi, en doublant l'île Maîre, le "Liban" et l'Insulaire", deux courriers de Corse, se heurtèrent. Le "Liban" sombra presque immédiatement entraînant dans sa perte plus de cent vies humaines (1).

Marseille, cité opulente, va continuer au XXème siècle la série de grands travaux commencés au siècle précédent.

A l'entrée du Vieux-Port, on édifia en 1905, un pont transbordeur. Fait de fer et mû électriquement, il possédait une nacelle qui permettait le passage des piétons et des véhicules d'une rive du port à l'autre. Depuis 1943, le pont transbordeur a été supprimé du cadre de notre Vieux-Port.

Le Conseil Municipal vota la même année la démolition des vieilles maisons situées derrière la Bourse.

Depuis longtemps déjà, un projet de réunion par le Rhône du port de Marseille avec le réseau de navigation intérieure, était à l'étude. C'est en 1906 que fut inauguré le canal de jonction de Marseille au Rhône qui traverse le tunnel du Rove, les collines de l'Estaque et les étangs de Berre et de Caronte.

De même, afin de faciliter de façon notable les communications ferroviaires du port de Marseille avec l'intérieur de la France, on commença en 1910 la ligne de Miramas à l'Estaque par le littoral. Cette ligne doublait celle qu'emprunte le tunnel de la Nerthe et qui franchit l'étang de Caronte entre Port de Bouc et Martigues, sur un viaduc de 943 mètres de long ayant 11 piles et un pont tournant métallique (2).

Déjà, en 1880, les 120 hectares de bassins dont disposait Marseille, se révélaient insuffisants.

Une loi de 1909 vint déclarer d'utilité publique la construction d'un nouveau bassin dit de "la Madrague", aujourd'hui dénommé "bassin du Président Wilson". Edifié à la suite du bassin de la Pinède, il comprit deux môles obliques, rendant plus aisée l'évolution des navires et des trains. Derrière le bassin du Président Wilson, fut aménagé un bassin annexe : le bassin de Remisage, destiné à recevoir les navires à démolir et le matériel flottant (3)

---

(1)-.Léotard : Le Port de Marseille, p. 99
(2)- " " " p. 70.
(3)- Busquet : Histoire de Marseille, p. 438

Marseille était ainsi dans une période particulièrement florissante, lorsque le 2 Août 1914, survint la guerre.

Cette date devait être le point de départ d'une complète transformation mondiale.

Toutefois, les hostilités ne devaient pas, à leur début, paralyser la vie du Port. Notre cité fut, au contraire, animée par les transports de troupes et une augmentation notable des importations alimentaires fut enregistrée.

Tandis qu'une partie des bassins Nord était donnée à la marine britannique, d'autres parties du port se trouvèrent occupées par nos propres services militaires. Ce fut alors un défilé incessant de troupes de tous pays et de toutes couleurs : Africains, Indous, Russes, Australiens. On a dit que notre Canebière, où se croisaient toutes ces races, était devenue une sorte de musée ethnographique animé" (1).

Mais, dès le milieu de 1915, la guerre devait causer à Marseille de profondes perturbations maritimes et commerciales. Cinquante vapeurs marseillais furent réquisitionnés par l'Etat et affectés aux transports vers Salonique et les Dardanelles.

Sans doute, les alliés avaient la maitrise de la Méditerranée, mais l'inaction des flottes commerciales ennemies, les besoins des belligérants, devaient entraîner la hausse du frêt, d'autant que la guerre sous-marine, intensifiée dès 1916, rendait la navigation peu sûre.

En 1917, les charbons importés font défaut et les torpillages rompent les trafics des paquebots d'Extrême-Orient. Marseille, au cours de la guerre, perdra 67 vapeurs d'une jauge totale de 220.000 tonneaux, ce qui représentait le tiers du tonnage totale de la flotte du port (2).

En 1918, se produit la réquisition générale de la Marine Marchande par l'Etat. Dès lors, c'est l'encombrement du port par l'invasion des services militaires et par le séjour prolongé des marchandises dans les docks par suite de la pénurie des transports.

Ces complications arrivent à faire baisser si considérablement le trafic du port qu'il devint inférieur à celui de 1895. Marseille qui, à cette dernière époque, faisait en marchandises, 5.394.000 tonnes, n'a plus qu'un mouvement de 5.080.000 tonnes en 1918.

---

(1)- Léotard : p. 158
(2)- " p. 161

Le retour à la paix en 1919 ne devait pas pour autant rétablir la prospérité du port. Cet état de choses tenait aux considérations suivantes : comme tous les ports méditerranéens, Marseille était géographiquement trop enserrée par les chaînes côtières et mal desservie par les voies fluviales.

Ces dernières, dont l'inexistence défavorisait Marseille, avaient déterminé en effet la fortune des ports du Nord : l'Elbe pour Hambourg, le Rhin pour Rotterdam, la Seine pour Rouen et Le Havre.

On a établi qu'en 1919, les ports du Nord assuraient 75 % du trafic de l'Europe Centrale, laissant 25 % seulement aux ports méditerranéens (1).

Enfin, la diminution du trafic après 1919 tenait aussi à la fermeture du marché russe. Il manquait à Marseille toutes les expéditions faites en 1913 par les ports d'Odessa, Rostov et Taganrog.

La fin des hostilités devait d'ailleurs poser un bien grave problème : celui de l'adaptation de millions d'hommes, rendus, après la guerre, à une vie économique que le machinisme et les progrès techniques avaient profondément modifié .

Devant cette situation nouvelle, la Chambre de Commerce de Marseille, toujours vigilante, pensa que notre port serait sans doute amené à connaître une redoutable concurrence. Pour lutter efficacement, on établit un plan d'action.

Marseille est autorisée dès 1919 à annexer Port de Bouc, Caronte et Berre et on prévoit la construction d'un nouveau bassin au nord du bassin Wilson : le bassin Mirabeau. Il comprendra 160 hectares de surfaces d'eau, 140 hectares de môles et de remblais.

On décide l'extension de la navigation maritime à l'étang de Berre. Aux abords de ce dernier vont se développer des installations industrielles.

En 1927, on entreprend de transformer et d'agrandir le bassin de la Joliette qui, à l'usage, s'est révélé trop étroit.

---

(1)- Rambert : Marseille "La formation d'une grande cité moderne", p. 326

Cette rénovation devait s'opérer par l'annexion, au bassin, de tout l'avant-port Sud : on construisit une digue enracinée sur le fort Saint-Jean et on édifia trois môles obliques.

La population marseillaise avait considérablement augmenté depuis 1919. Une crise du logement s'ensuivit. On décide alors de faire des habitations à bon marché et l'on vit ainsi s'élever dans les différents quartiers de la ville de vastes immeubles ouvriers (1).

C'est en 1923 que furent entrepris les travaux de l'escalier monumental de la gare Saint-Charles, tandis qu'était créé l'aéroport de Marignane. Autant dire que Marseille, après la terrible tourmente, s'était remise à vivre avec intensité.

Mais une crise mondiale, déterminée par l'excédent de la production sur la consommation, devait bientôt préjudicier au trafic. En 1930, le chômage s'aggrave et avec lui la situation économique générale. Le total des marchandises entrées et sorties dépasse alors à peine le mouvement de 1913 (9.175.000 tonnes contre 8.938.652) (2).

Malgré cette situation, Marseille va continuer son expansion portuaire. Une loi déclare d'utilité publique le premier bassin du large : le bassin du Pharo.

C'est en 1923 qu'est inauguré le premier môle oblique de la Joliette et de sa gare maritime.

En 1938, le mouvement des ports déplace 9.456.852 tonnes de marchandises et le total des tonneaux de jauge à l'entrée et à la sortie s'élève à 32.622.000.

Nous sommes alors presque à la veille de la guerre de 1939.

Le mois de Juin 1940 devait marquer à l'âme de tout Français, une date douloureusement mémorable. C'était l'invasion de la France par les troupes allemandes, la marche impitoyable de l'ennemi sur Paris.

Le 22 Juin, l'armistice était signé et la France se trouvait scindée en deux parties : la zone libre et la zone occupée.

Mais à l'automne 1942, la guerre commença à changer

---

(1)- Busquet : Histoire de Marseille, p. 442
(2)- " " " p. 445

de face. Dans leur marche envahissante, les Allemands se trouvaient, pour la première fois, arrêtés sur la Volga. Le front oriental faisait ainsi présager à l'Allemand une résistance opiniâtre.

Le 8 Novembre, les forces américaines et anglaises débarquaient sur les côtes du Maroc et de l'Algérie.

C'est alors que le 11 Novembre, les Allemands violant les engagements pris, franchissaient la ligne de démarcation, et descendant la vallée du Rhône à toute allure, arrivaient bientôt à Marseille.

L'occupation de notre ville par les troupes allemandes parut très longue aux Marseillais. Elle devait être particulièrement funeste à son port.

Presque immédiatement après leur arrivée, les Allemands commencèrent la fortification du littoral. De nombreuses villas et cabanons construits le long du rivage, furent évacués et rasés. Au Cap Janet, l'occupant entreprit d'importants travaux pour l'aménagement d'une base sous-marine.

En Janvier 1943, le Maréchal Von Runsdstedt décida la destruction du quartier dit "du Vieux Port".

Le dédale de rues tortueuses qu'il recelait, avait en effet apparu à l'ennemi comme un repaire particulièrement favorable à une guérilla éventuelle. Le dimanche 24 Janvier, de 7 heures du matin à midi, 20.000 Marseillais furent chassés de leur habitation (1); et ce fut à travers la ville, pendant des heures, le défilé lamentable de ceux qui, en quelques minutes, étaient devenus des paria .

Quatre jours après, Marseille retentissait de nombreuses détonations. Elles indiquaient à la cité la destruction systématique du quartier évacué.

Cette exécution fut si sauvage qu'on l'a comparée à la mise à sac, qu'en 1423, Alphonse d'Aragon avait fait subir à la ville (2).

Le 27 Mai 1944, à 11 heures du matin, un bombardement visant les gares d'Arenc et du Prado, eut pour Marseille les plus tragiques conséquences : 1.167 immeubles furent atteints et on compta parmi la population de nombreuses victimes.

Le 5 Juin devait se produire le débarquement sur les côtes de Normandie.

---

(1)- Busquet : Histoire de Marseille, p. 454
(2)- " " " p. 455

A partir de ce moment, Marseille connut des restrictions alimentaires particulièrement rigoureuses : la distribution de viande était descendue pour un mois et par personne à 72 grammes.

C'est dans cet état physique diminué que les Marseillais attendirent qu'un autre débarquement se produisit. Il eut lieu le 15 Août. A 6 heures du matin, les troupes alliées débarquèrent simultanément sur plusieurs points de la côte : à St-Raphaël, St-Tropez et devant Bormes.

Le samedi 19, dans les murs de notre ville, les forces françaises de l'intérieur commençaient la guérilla.

Les Allemands étaient solidement installés au Fort Saint-Nicolas (où ils avaient accumulé des provisions en munitions et en vivres) au-delà de la gare St-Charles, à la Caserne d'Audéoud, au Fort St-Jean, autour des ports et dans les îles du Frioul (1).

Mais harcelés sans cesse par les insurgés, ils durent bientôt se rendre. L'Etat-Major Allemand engagea alors les pourparlers pour la reddition et dès le lundi 28 Août 1944, le Général Scheffer, sortant du Fort Saint-Nicolas, se rendit à la place pour capituler.

Ainsi plus de 15.000 Allemands, parfaitement armés, n'avaient pas tenu plus de 7 jours en face de 4.000 soldats ou plutôt "francs-tireurs"... (2).

Marseille, une fois de plus, avait fait preuve de courage. Les cloches de ses églises carillonnèrent bientôt la libération de la France ; elles appelaient Marseille à la joie, mais aussi, il est vrai, au recueillement. Les Allemands, en effet, avant de partir, avaient mis à exécution un plan de destruction portuaire qu'ils avaient d'ailleurs soigneusement préparé à l'avance. Et le bilan de ces démolitions devait révéler un véritable désastre : "sur 24.240 mètres de quais, 4.470 seulement étaient utilisables. Restaient simplement 3 postes à quai sur 107. Les sept formes de radoub étaient hors d'usage. 50 % des 410.000 mètres carrés de hangars étaient détruits et 50 % à réparer, 150 mètres carrés seulement restaient intacts.

Les sillos à grains étaient détériorés, 2 surtout gravement atteints.

---

(1)- Busquet : Histoire de Marseille, p. 458
(2)- " " " p. 460

Les docks vinicoles et le parc à bestiaux étaient les uns fortement endommagés, l'autre détruit.

Sur 261 grues de quais et d'autres engins de levage, 14 restaient aptes à fonctionner et 45 à peine, pouvaient être réparés.

Les réseaux ferroviaires étaient anéantis ainsi que tous les ouvrages de franchissement, sauf le Pont de la Pinède.

Enfin, 219 épaves de navires gisaient sous les eaux du port, obstruant les "passes d'accès" (1).

C'était notamment "l'Explorateur Grandidier" l'un des plus gros paquebots des Messageries Maritimes, coulé celui-là près de la passe Nord. Au bassin Mirabeau, à la passe Est, le chenal d'accès se trouvait bouché par le "Château Laroze", la "Medjerda", le "Capitaine Damiani", le "Senneville" et le pétrolier "Marguerite - Finalay", sans compter le "Lyautey", les pétroliers "Tarn", "Curieuse", "Dédaigneuse", l'"Ampère" qui souvent étaient venusmouiller aux eaux calmes du Vieux-Port !... (2).

On pouvait penser qu'après des destructions aussi importantes, le trafic maritime du port de Marseille serait pour un très long temps ralenti.

En fait, on fit appel à des ingénieurs et des techniciens de si grande valeur, que bien avant le délai présagé, le port s'ouvrit à toutes les opérations maritimes(3).

Après ces pénibles années de reconstructions, quelle sera la situation prochaine du port de Marseille, quelle destinée paraît devoir lui être réservée ?

C'est ce que nous allons tâcher d'examiner dans la deuxième partie de la présente thèse.

*
* *

---

(1)- Urbanisme. Revue française 5-6 de 1951, p. 20
(2)- Journal "Le Provençal" Mars 1952, article de Jean-Robert
(3)- Revue de la Chambre de Commerce de Marseille N° 606 de Janvier 1951, p. 33 : Renflouement et enlèvement des épaves.

DEUXIEME PARTIE

L'AVENIR

Il semble certain - à s'en tenir aux chiffres globaux de trafic pour le port proprement dit et les annexes - que l'importance économique du port de Marseille est appelée à grandir d'année en année.

En effet, alors que le total des entrées et sorties de marchandises pour l'année 1913 était légèrement inférieur à 9.000.000 de tonnes (8.938.652 tonnes) et ne dépassait guère ce chiffre en 1938 (9.456.852 tonnes), il atteignait 11.314.417 tonnes en 1950. Il en va de même du trafic passagers : 566.165 entrées et sorties en 1913, contre 829.341 en 1938 et 923.542 en 1950 (1).

Il y a là une raison fondamentale qui milite en faveur d'une extension de notre port méditerranéen, encore que les constatations que nous venons de faire appellent dans le détail, et quant aux conclusions qui sont susceptibles d'en être tirées, des restrictions et des nuances.

Mais n'est-ce pas le propre de tout organisme véritablement vivant - et la rapidité avec laquelle le port phocéen a repris son activité prouve qu'il en est un - de se tendre sans cesse vers l'avenir, dans un dynamisme constructif.

Rien d'étonnant dans ce cas, que la Chambre de Commerce et la Direction du Port de Marseille aient porté leurs regards au-delà des contingences présentes, et résolu de mettre l'outillage du port en mesure de répondre constamment aux nécessités du trafic futur.

*
* *

---

(1)- Revue de la Chambre de Commerce de Marseille N° 608, Marseille 1951, p. 133.

CHAPITRE I

L'AMENAGEMENT MATERIEL (1)

Une étude des projets actuellement en cours de réalisation, ne peut être entreprise qu'après avoir présenté quelques observations préliminaires pour indiquer la ligne générale de l'effort à réaliser.

Ces remarques conduisent à distinguer : le Port de Marseille proprement dit, les Annexes et le Canal de Marseille au Rhône.

SECTION I

OBSERVATIONS PRELIMINAIRES

Il y a en effet une différence notable à signaler entre l'évolution du trafic du port et celui des annexes.

Pour nous en tenir à la comparaison des années 1938 et 1950, on constate que le port a vu son trafic passer de 6.123.000 tonnes à 3.900.000 tonnes alors que celui des annexes s'est élevé de 3.333.500 tonnes à 7.414.770 (2).

Nous nous trouvons donc en présence de deux évolutions exactement inverses dont il convient d'indiquer brièvement les causes respectives : la chute du trafic du port est due essentiellement à la réduction des importations, phénomène commun à tous les ports français qui résulte surtout de la politique économique générale pratiquée depuis la Libération ; pour Marseille, les importations n'ont atteint en 1950 que la moitié de celles de 1938.

Il est vraisemblable que ce phénomène, tout en allant en se ralentissant, se poursuivra encore durant quelques années.

Aussi, faut-il envisager dans les installations mécaniques, des aménagements correspondant à des modifications dans la nature des marchandises importées (modifications qui sont elles-mêmes des causes de la réduction du tonnage global), plutôt que l'extension de l'outillage existant.

---

(1)- Cordesse : La chambre de Commerce de Marseille de 1599 à 1949, p. 57
(2)- Revue Chambre de Commerce de Marseille N° 608, p. 133

En revanche, l'augmentation du trafic des annexes appelle impérieusement leur agrandissement. Il ne s'agit plus d'adapter le potentiel portuaire aux modifications qualitatives de la conjoncture économique, mais de le porter au niveau correspondant à des prévisions, d'autant plus stables, qu'elles portent sur un trafic marchandises d'une homogénéité remarquable, celui du pétrole.

Dans ce domaine, plus que dans aucun autre, la prospérité de Marseille est étroitement liée aux destinées nationales.

Par un renversement de la situation actuelle, l'objectif poursuivi sur le plan national d'hydrocarbure, est de donner à la France, la possibilité de raffiner une quantité de pétrole supérieure à sa consommation courante.

C'est Marseille qui s'est vu confier le rôle principal dans la réalisation de ce plan.

Elle importe en effet 7.330.000 tonnes d'hydrocarbures sur un total de 18.700.000 tonnes en 1952 pour toute la France.

Ceci s'explique par la position de Marseille sur la route des pétroles du Proche-Orient (1).

Aussi apparaît-il que les objectifs fixés seront atteints, à moins de modifications considérables dans la situation internationale. Les importations de pétrole brut, qui en 1950, s'étaient élevées à 5.000.000 tonnes seront de 6.000.000 tonnes, si le rythme des premiers mois de 1951 se maintient.

A côté de ces facteurs d'ordre général, des nécessités pratiques commandent le réaménagement des installations portuaires existantes (2).

Alors que les considérations précédentes étaient essentiellement spaciales, celles que nous allons envisager maintenant tiennent surtout compte du facteur "temps".

De plus en plus la prospérité économique d'une collectivité quelconque dépend de la circulation et celle-ci tend régulièrement à prendre le pas, en valeur relative, sur la production.

---

(1)- On a assisté progressivement à une régression des importations de pétrole brut en provenance du Mexique, ce qui accroit d'autant l'importance relative de Marseille par rapport aux ports de l'Atlantique.

(2)- Revue Chambre de Commerce - Août 1950 N° 601 "Aménagement et équipement du port".

D'autre part, les progrès de l'aviation commerciale font une obligation aux marines marchandes de suivre le mouvement général qui porte l'humanité vers l'établissement de communications toujours plus rapides. L'incidence de cette évolution sur le port de Marseille revêt un aspect particulier, si l'on considère que l'exiguïté de la Méditerranée impose aux navires une rotation beaucoup plus rapide que dans les ports atlantiques et que les pertes de temps à quais y ont une importance relative beaucoup plus grande.

Dès lors, on conçoit fort bien, qu'il soit parfaitement rentable d'investir des capitaux considérables pour l'aménagement des plans d'eaux, de façon à permettre la manoeuvre rapide des navires. De même, sont à envisager, des modifications pour permettre la mise en place de matériels de chargement et de déchargement adaptés aux exigences du trafic, ainsi que la construction de voies de communications, tant terrestres que fluviales, destinées à faciliter les relations avec l'arrière pays.

Quelques travaux sont également nécessaires pour que soit possible, aux navires de tous tonnages et de toutes dimensions, l'entrée de notre port.

Ces considérations sommaires font admettre sans étonnement l'ampleur du programme prévu pour l'aménagement du port de Marseille et de ses annexes.

La dépense totale en est évaluée à 14 milliards de francs, dont la moitié sera à la charge de la Chambre de Commerce et l'autre moitié sera couverte par les crédits de l'Etat.

Avant de commencer notre étude de l'outillage futur du port de Marseille, nous devons signaler que, pour le choix des solutions adoptées, on a du tenir compte des destructions subies par le port sous l'occupation allemande ; il a fallu, dans chaque cas particulier, concilier les buts à atteindre avec l'impératif des prix de revient minimum (1).

Toutefois, certains travaux, comme ceux de l'extension des ports Nord, étaient en cours, dès avant la guerre 1939-1945.

*
* *

---

(1)- Revue de la Chambre de Commerce de Marseille, N° 607, Février 1951, p.71 : les travaux exécutés dans le port de Marseille en 1950.

SECTION II

LE PORT DE MARSEILLE PROPREMENT DIT

Il faut distinguer nettement les ports Sud des ports Nord. Dans les premiers, les opérations entreprises ne dépassent pas par leur ampleur le cadre de simples aménagements des installations portuaires existantes, tandis que dans les seconds, c'est à des transformations radicales qu'il nous sera donné d'assister au cours des prochaines années.

§ I

Les ports Sud

L'essentiel des modifications projetées consiste en la réunion, en un seul plan d'eau, des trois bassins : de la Joliette, du Lazaret et d'Arenc.

Il faut signaler en outre des transformations internes du bassin de la Joliette.

I : Réunion des trois bassins Sud

En raison du peu d'efficacité des défenses en direction du Sud-Ouest et de l'Ouest et de l'exiguïté des bassins par rapport aux nécessités du trafic, la construction d'un quai rectiligne de 800 mètres de longueur a été décidée. Orienté Nord-Est, Sud-Ouest, cet ouvrage, qui partira de l'extrémité Nord-Est du bassin d'Arenc, coupera le môle du Lazaret (dont toute la partie ouest disparaîtra) pour aboutir à environ 100 mètres de l'extrémité actuelle du quai Sud de la traverse des Messageries (1).

Outre la facilité de manoeuvre des navires, les avantages attendus sont les suivants :

- meilleure desserte ferroviaire, permettant d'utiliser au maximum la gare d'Arenc (mise en place d'aiguilles pour remplacer les plaques tournantes actuelles) ;

- utilisation plus rationnelle des quais, pour cette raison élémentaire qu'un quai de 800 mètres de long

---

(1)- Journal "Le Provençal" du 5 Avril 1952, art. de Mr Rogliano.

permet plus de souplesse pour la réception de bâtiments de dimensions diverses que plusieurs quais d'une longueur totale de 800 mètres;

- facilité des communications entre les régions Sud et Nord du port de Marseille.

Comme on le voit, cette transformation aura pour résultat premier de répondre parfaitement à la deuxième grande idée directrice que nous avons indiquée comme étant de celles qui commandaient à l'organisation du port de Marseille : l'exigence du facteur "temps".

Cette considération est particulièrement impérative en raison de la nature du trafic auquel est destiné l'ensemble des bassins Sud : relations avec l'Afrique du Nord en ce qui concerne surtout le trafic voyageurs et les importations de primeurs.

Il convient de s'entendre quelque peu sur cette deuxième catégorie d'activité, car elle justifie les modifications envisagées spécialement pour le bassin de la Joliette.

Marseille faisait déjà en 1949 les trois cinquièmes des importations françaises de primeurs avec un total de 285.000 tonnes.

La Chambre de Commerce envisage la nécessité de prévoir la réception annuelle de 600.000 tonnes d'agrumes, soit les trois quarts des importations françaises ; elle se base pour établir ce chiffre sur l'avis des producteurs Nord-Africains, qui attendent de grands résultats des travaux d'irrigation en cours dans la vallée du Chélif.

Mais pour que Marseille puisse continuer à jouer un rôle de premier plan dans ce commerce des primeurs, il est indispensable que ce port soit pourvu d'installations frigorifiques particulièrement perfectionnées. En un mot, il faut qu'il puisse être considéré comme un maillon de la chaîne du froid (1).

Certes, l'armement marseillais a déjà songé à installer sur ses navires des cales réfrigérées. Mais cela ne suffirait pas pour assurer à notre port méditerranéen une place prépondérante, car il faut songer à la concurrence des armements voisins.

II : Bassin de la Joliette

C'est dans cet esprit qu'ont été conçus les travaux à réaliser au bassin de la Joliette.

---

(1)- Journal "Le Provençal", article de Mr Rogliano, - 4 Avril 1952

On envisage avant tout le comblement de deux darses, celle de la Batellerie et celle comprise entre les môles J 1 et J 2 (mur de quai de 200 mètres de long) (1).

Cela permettra deux ordres de construction : d'une part, hangars pour la réception, le tri et la réexpédition des colis et d'autre part, réseau de communications ferroviaires.

Ces hangars nouveaux seront au nombre de deux, l'un entre J 1 et J 2 et l'autre en double de J 4.

Les premiers étages de ces bâtiments seront pourvus des aménagements intérieurs les plus perfectionnés, notamment de cloisonnements qui réaliseront des salles isothermes de différentes surfaces.

Des chambres réfrigérées seront installées dans les hangars déjà existants en J 1, J 2, et J 4 (2).

Il faut mentionner en outre que sera poursuivie, dans les nouveaux hangars, l'expérience entreprise dans les autres, en vue de réduire les pertes résultant de la manutention des colis (3) : chemins roulants, élévateurs à fourchettes, tracteurs à remorques, etc...

Tout ce matériel a permis d'abaisser de 5,3 % lors de la campagne 1946-1947, à 1,1 % pour celle de 1949-1950, le déchet imputable à ces opérations de réception et de réexpédition.

D'autre part, comme nous l'avons indiqué, le comblement des deux bassins permettra d'accélérer le transbordement : en effet, sur le seul emplacement compris entre les môles J 1 et J 2, il sera possible de construire 3 kilomètres de voies ferrées.

Le chargement moyen d'un navire, de type récent, comprend à peu près 60.000 colis, pouvant être emportés par deux trains d'une soixantaine de wagons, chacun de ces trains couvrant une longueur totale d'un kilomètre. On voit donc que, compte tenu du fait que les fruits et les primeurs importés doivent être acheminés vers des destinations différentes, c'est environ deux navires chargés de primeurs que cette partie du bassin de la Joliette pourra réceptionner en même temps.

---

(1)- Cordesse : La Chambre de Commerce de Marseille : 1599-1949, p. 51

(2)- La chaîne du froid sera complétée par une installation de glaçage de wagons, établie par la S.N.C.F., à l'origine du faisceau d'Arenc, qui desservira le bassin de la Joliette.

(3)- G. Bérard : Les entreprises de manutention dans les ports maritimes p.48

Or, il faut compter pouvoir décharger simultanément deux navires par môle (1).

La capacité d'évacuation est donc moindre que celle de la réception (2).

Cela explique la construction de nouveaux hangars. Mentionnons cependant, pour le reste du Bassin, le projet d'un faisceau de voies ferrées desservant deux postes à quai sur l'actuel quai Nord du môle J.4.

§ II

Les ports Nord

Rappelons qu'il s'agit ici, non plus de modifications de détail mais de projets de grande envergure.

En plus des travaux annexes que nous exposerons en terminant, le plan d'aménagement prévoit trois étapes distinctes : le terre-plein de Mourepiane, le môle Léon Gourret, la construction de bassins et de formes de radoub.

I : Terre-plein de Mourepiane

Le quai de rive, actuellement achevé mesure 6 kilomètres de long. Il est fait de caissons en alvéolement au Nord et de blocs de 400 tonnes au Sud.

La profondeur de 12 mètres au droit du quai permettra l'accostage des plus grands navires (c'est la profondeur prévue pour Suez et il importe que Marseille soit toujours sur le même plan que cette porte de l'Orient).

Sur le terre-plein de Mourepiane seront établis, dans la partie Nord, de vastes hangars parallèles aux quais. Ils seront sans étage surélevé. Des portiques permettront le débarquement des marchandises.

L'expansion la plus considérable donnée au potentiel du port consiste dans l'établissement d'une gigantesque gare de triage, capable de charger mille wagons par jour et même davantage. Reliée directement à la voie ferrée qui, de l'Estaque à Arenc, doit assurer la liaison du port avec le réseau général, cette gare fera plus que doubler les possibilités ferroviaires du port.

---

(1)- Cordesse : La Chambre de Commerce de Marseille : 1599-1949, p. 51

(2)- Précisons cependant qu'un ensemble de chaussées jarretières est prévu pour compléter harmonieusement le réseau ferroviaire.

II - Le môle Léon Gourret

Orienté Nord-Ouest, Sud-Est (comme le quai de Mourepiane, c'est-à-dire dans l'axe du mistral), il aura 1.000 mètres de long sur 275 de large. Il permettra donc l'accostage et les opérations commerciales des plus grands navires.

III - Les bassins et formes de radoub

Deux petits bassins pétroliers seront établis à l'extrémité Nord du quai de Mourepiane. Deux grandes formes de radoub (280 à 300 mètres) permettront en outre de réparer les navires obligés, jusque là, de se diriger vers Toulon ou Gênes (1).

IV : Divers

Mentionnons encore la réunion en un quai unique du quai Sud du môle H et du quai Nord du Bassin de remisage, ainsi que le prolongement de la digue du large par 30 mètres de fond sur 680 mètres.

Les quelques indications qui précèdent montrent clairement que le port de Marseille tient à être à la hauteur de ce qu'il fut dans le passé. Doublant tant la longueur de ses quais que ses possibilités d'évacuation, il sera encore dans quelques années en mesure de conserver la première place dans la hiérarchie des ports français (2). Avant d'examiner de quelle façon le trafic réel sera susceptible de répondre à ces optimistes prévisions, il nous faut encore considérer ce qui donne vraiment à Marseille son caractère de grand port moderne, ses annexes, et en particulier le port pétrolier de Lavera "la nouvelle jeunesse de Marseille".

*
* *

SECTION III

LES ANNEXES DU PORT DE MARSEILLE

En 1905, un éminent physicien français s'aventurant à prophétiser, croyait devoir annoncer : "le pétrole

---

(1)- Cordesse : Chambre de Commerce de Marseille, p. 55
(2)- Revue Chambre de Commerce N° 607 de Février 1951 "Un an de reconstruction et de travaux neufs dans le Port de Marseille".

passera comme un brillant météore, laissant derrière lui les regrets et les ruines de ceux qui auront cru à sa pérennité".

Quarante ans plus tard, le prétendu météore s'était avéré être plutôt une planète à l'éclat de plus en plus vif, à tel point que les autorités responsables du port de Marseille, ainsi que les pouvoirs publics nationaux, se sont cru autorisés à fonder sur lui les plus grands espoirs.

§ I

Les données du problème

Pourtant, il est permis de se demander dans quelle mesure ces prévisions ne font pas montre d'un optimisme excessif.

Il y a longtemps, en effet, que des esprits autorisés annoncent qu'au rythme de la consommation actuelle, les réserves mondiales de pétrole seront bientôt épuisées. Les dernières estimations chiffrent à un quart de siècle la durée d'exploitation de cette source d'énergie. A quoi nous répondrons, avec tous ceux qui ont le souci de réaliser quelque chose, que l'on ne ferait rien si l'on se laissait arrêter par les limites qui semblent borner notre regard en un temps donné : le marin partirait-il à l'aventure s'il pensait être arrêté par l'horizon ? Comme ce philosophe pour lequel il "faut vivre comme si on ne devait jamais mourir", les industries pétrolières françaises cherchent leur maximum de développement dynamique, comme si celui-ci ne devait jamais être arrêté par un manque de matière première.

Il est d'ailleurs juste de faire observer ceci : rien ne permet de supposer que d'ici l'arrivée du terme fatal fixé par les augures, de nouvelles prospections n'auront pas donné des résultats appréciables.

Des espoirs ne se précisent-ils pas en France, en Algérie, au Maroc et à Madagascar, tandis qu'ils se réalisent, dans des proportions d'ailleurs gigantesques, au Canada (province d'Alberta). Ne parle-t-on pas aussi de rechercher l'or noir jusque dans les profondeurs des immensités océaniques ?

Si nous nous plaçons maintenant sur un terrain exclusivement géographique, nous sommes amenés à faire les constatations suivantes : le mouvement de réduction des importations en provenance d'Amérique au profit de celles du Moyen-Orient, et que nous avons signalé comme étant un des éléments déterminants du choix de Marseille comme grand centre français de raffinage, a toutes les chances d'être un mouvement de longue durée.

En 1950, pour la première fois dans l'histoire, les U.S.A. ont consommé plus de pétrole qu'ils n'en ont produit.

Alors qu'en 1938, le ravitaillement français en pétrole provenait pour 55 % d'Amérique et pour 44 % du Proche-Orient, il s'est effectué en 1950 jusqu'à concurrence de 85 % pour le Moyen Orient, le reste venant des pays d'Amérique du Sud.

Ce fait n'est pas particulier à la France : la même année, les pays de l'Occident ont reçu du Levant les trois quarts de leur pétrole (contre 34 % seulement en 1947).

Cette dernière constatation fait apparaître l'importance que peut revêtir le port de Marseille comme grand port pétrolier européen (1) ; c'est d'ailleurs là l'objectif du plan de travaux dont nous allons parler.

Marseille est, à l'heure actuelle, le seul grand port méditerranéen où les pétroles du Proche-Orient soient susceptibles d'être raffinés (2).

A noter à ce sujet que Marseille a un rival. Le vainqueur sera celui qui jouera le mieux le jeu de la concurrence et nous pouvons dire qu'à ce point de vue, Marseille part bien placé. Il s'agit de l'Angleterre qui, ne raffinant que 4 millions de tonnes avant guerre, a décidé de porter sa capacité industrielle à 18.000.000 tonnes en 1952, c'est-à-dire sensiblement au niveau de la production française de pétrole raffiné.

Toutefois, le raffinage à Marseille d'une partie des pétroles que l'Angleterre importe du Moyen-Orient représenterait pour elle, une économie de l'ordre de 50 % par suite de la diminution des frais de transport (3).

§ II

L'Ancien Port Pétrolier de l'Etang de Berre

La principale difficulté résultait du fait que l'accès du port n'était plus en rapport avec les dimensions des pétroliers modernes. Alors que ceux d'avant-guerre, avec un tonnage de 15 à 20.000 tonnes pour les plus grands d'entre eux, ne calaient guère plus de 9 mètres, c'est une profon-

---

(1)- Lavera sera demain le premier Port Pétrolier d'Europe (Le Monde, 30 Décembre 1950).

(2)- Les réserves probables du Proche-Orient sont plus importantes que celles des U.S.A. (150 milliards contre 50).

(3)- La Grande Bretagne reçoit du Moyen Orient 52 % de ces pétroles bruts.

deur de 10 mètres qu'il faut prévoir, si l'on veut permettre l'entrée de Lavera aux pétroliers transportant de Suez (dragué à un minimum de 12 mètres) les pétroles du Golfe Persique.

Actuellement, on est obligé, préalablement à leur entrée dans la passe, de les alléger d'une partie de leur cargaison à l'aide de sea lines (câbles conducteurs de pétroles transportant jusqu'aux raffineries, le pétrole ainsi déchargé) d'où des pertes de temps et des surtaxes à payer aux importateurs.

Il faut bien souligner l'urgence de ces travaux d'adaptation aux dimensions des pétroliers modernes dont le nombre s'accroit continuellement. Le pétrolier "Bérenice", lancé en Novembre 1950 fait 31.000 tonnes, les U.S.A. ont des pétroliers de 36.000 tonnes et annoncent la mise en chantier de tankers de 45.000 tonnes (1).

§ III

Les travaux

Dès 1938, le Service Maritime des Ponts & Chaussées étudiait un projet des transformations des installations portuaires de Port de Bouc (2). Ce projet fut adopté le 13 Juillet 1938 par la Chambre de Commerce de Marseille, qui, après une interruption due aux hostilités, votait le 7 Mai 1948 le principe d'un emprunt. Elle obtenait d'ailleurs, par un décret d'Octobre 1949, la concession de la construction et de l'exploitation du nouveau port pétrolier.

On a commencé par approfondir à 11 mètres 80 la passe de Port de Bouc, et à draguer à l'intérieur même du port une aire d'évolution et de stationnement de 10,80 m.

Le port pétrolier doit être creusé dans la partie Sud-Est de la rade de Port de Bouc. Les travaux ont déjà commencé mais nécessitent un matériel coûteux : il faut utiliser une dérocheuse équipée de deux marteaux perforateurs de 6 tonnes chacun.

Il est prévu que le port comportera 5 bassins de 300 mètres de long sur 120 mètres de large et 12 mètres de profondeur, ce qui permettra à Lavera de recevoir simultanément 9 pétroliers de gros tonnage (3).

---

(1)- Or les Etats-Unis, d'exportateurs qu'ils étaient, ont pour l'instant, tout au moins, tendance à devenir importateurs, et on connaît l'intérêt qu'ils attachent pour cette raison aux pétroles du Proche-Orient.

(2)- Notice sur le projet région Port de Bouc-Martigues-Berre : Chambre de Commerce de Marseille, A.38,2 Ponts & Chaussées.

(3)- Comme deux bassins seulement seront achevés en 1952, la Chambre de Commerce a fait construire, en 1949, deux postes provisoires de déchargement par les sea-lines, d'une capacité d'évacuation de 3.000.000 tonnes

Mentionnons d'ailleurs que le cinquième bassin recevra en outre, le cas échéant, des chalands et des caboteurs, car des appontements ont été prévus à cet effet.

Les bassins pétroliers seront munis des appontements d'accostage indispensables, lesquels supporteront les canalisations.

Un effort particulier est fait pour assurer la sécurité : les bassins pourront être rapidement fermés par des barrages flottants. Ceux-ci permettront d'éviter la propagation d'un incendie éventuel.

Mais un port n'est rien, sans ce que nous pourrions appeler, par analogie avec l'aviation, les installations au sol. Il faut surtout entendre par là les réservoirs-relais, destinés à permettre une distribution rapide et régulière des hydrocarbures (17 canalisations sont prévues, correspondant aux différentes catégories d'hydrocarbures) l'ensemble des réservoirs aura une capacité totale de 250.000 mètres cubes.

Enfin, en arrière des bassins, nous trouverons les pompes, les chaudières pour la fourniture de la vapeur, ainsi qu'une cité comprenant les services administratifs et commerciaux du port pétrolier et les installations destinées aux équipages desnavires.

Reste maintenant le problème des liaisons avec l'intérieur, et en premier lieu, avec ce qui est la raison d'être du port de Lavera : les raffineries. Elles sont au nombre de trois.(1)

La plus importante est celle de la Mède. Elle était anciennement reliée par un pipe-line, en partie sous-marin, à un poste d'accostage construit au large de la digue du canal de Marseille au Rhône et à un port privé de chargement pour les chalands.

La deuxième est celle de Lavera, sur la rive Sud de l'Etang de Caronte. Elle dispose d'un bassin de trois hectares (le port de Lavéra après aménagement aura 70 hectares) comprenant un poste pour les navires de mer et un poste pour les caboteurs.

La troisième raffinerie est celle de Berre qui utilise un bassin de 13 hectares. C'est par pipe-line que les raffineries de la Mède et de Berre relieront à leur usine les bassins et les réservoirs. Mais une difficulté se

---

(1)- Notice sur les projets régions Port de Bouc - Martigues- Berre
A 38,2, p. 1

présente à propos des pétroles asphaltiques destinés à la raffinerie de Berre : étant trop visqueux pour être refoulés à une telle distance, ils devront être amenés directement dans l'Etang par les navires qui en seront chargés. D'où la nécessité de travaux d'amélioration dans le Canal de Caronte et spécialement dans la traversée de Martigues(1).

Enfin, les relations avec l'arrière-pays seront assurées par une route sur le bord de laquelle seront établis les pipes-lines et par un raccordement ferroviaire qui rejoindra les faisceaux de chargement établis sur le terre-plein du port à la ligne de l'Estaque à Miramas par Port-de-Bouc.

Ainsi doit être créé dans un avenir assez rapproché le plus grand port pétrolier d'Europe.

L'essor donné sous cette forme à notre grand port méditerranéen, a déjà un résultat heureux par le développement industriel auquel il a donné naissance.

Comme il est avéré que Marseille est en passe de raffiner 40% des essences nécessaires à la consommation française, des industries de produits dérivés commencent à s'établir aux alentours immédiats de l'Etang de Berre. Actuellement, une usine est déjà en construction qui fabriquera des glycols, éthers, acétones, solvants, etc...

Les Sociétés Kuhlmann, Péchiney et la Société Générale des Huiles se sont groupées pour fonder la Naphtachimie. Shell-Berre a des projets dans le même sens.

On espère ainsi pouvoir fournir à l'Allemagne et à la Suisse tous les produits chimiques et les engrais dont ces pays ont besoin.

Marseille, qui fut longtemps la "Porte de l'Orient", peut de cette façon espérer devenir la "Porte de l'Occident".

Mais ceci pose un problème de communication avec la vallée du Rhône (2). Nous allons l'examiner.

*
* *

---

(1)- Projets de réaménagement de Martigues. Chambre de Commerce de Marseille A 38,2 (Janvier 1950).

(2)- Rambert : Marseille, la Formation d'une grande cité moderne p. 365

SECTION IV

LA LIAISON DE MARSEILLE AU RHONE

Alors que la plupart des principaux ports européens sont situés à l'embouchure de grands fleuves, il n'en est pas de même de Marseille. Ceci pour des raisons tant historiques que géographiques. D'une part, l'importance prise, dès l'origine, par la grande cité phocéenne, interdisait un déplacement ultérieur de son centre d'activité, d'autre part, le sol de la Camargue, perpétuellement mouvant, ne se prêtait pas à l'installation d'une grande ville à l'embouchure du fleuve.

Or, tandis que vers 1855, le trafic sur le Rhône équivalait à peu près à celui du Rhin, la concurrence des chemins de fer a porté un rude coup au grand fleuve méditerranéen (1890 : 200.000 tonnes contre 8 millions au Rhin).

Un tel déclin ne se serait pas produit si le fleuve avait été relié directement au port de Marseille.

C'est pour pallier à cette lacune qu'après 83 ans d'études, la loi de Décembre 1903 est venue entériner un projet de liaison de Marseille au Rhône. A l'heure actuelle, ce projet n'a pas été entièrement réalisé.

Avant d'exposer ce qu'il reste à faire, indiquons ce qui a été déjà fait.

L'ouvrage le plus important de la voie de navigation intérieure à établir entre le port de Marseille et le Rhône, était le percement d'un souterrain (le souterrain du Rove) sous la chaîne de la Nerthe (1).

"Les travaux commencés en 1911 du côté Sud, et en 1915 du côté Nord, se sont poursuivis jusqu'en 1926. Ce Canal, large de 22 mètres pour un tirant d'eau de 4 mètres et un tirant d'air sous voûte de 11 mètres, est long de 7 kilomètres. Au débouché de ce souterrain, le canal traverse la tranchée de Gignac, longue de 2 kilomètres jusqu'aux étangs de Bolmon et de Berre. Suivant la rive Sud de l'Etang de Berre jusqu'à Martigues, il emprunte ensuite le canal de Caronte jusqu'à Port de Bouc" (2)

---

(1)- H. Brenier : Statistiques Port de Marseille : Canal de Marseille au Rhône et tunnel du Rove p. 53.

(2)- André Cordesse : La Chambre de Commerce de Marseille 1599-1949, p. 66

Nous arrivons ainsi au dernier tronçon du parcours, celui qui doit achever la liaison entre Marseille et le Rhône.

Le projet primitif prévoyait que la jonction se ferait par une section Port-de-Bouc/Arles, empruntant sur 47 kilomètres (l'ensemble du canal Marseille-Rhône aurait eu 84 kilomètres), un canal déjà existant et qu'il aurait fallu élargir et creuser car il n'avait que 10 mètres de large et 1m,90 de profondeur.

Mais le 9 Août 1934, une décision Ministérielle a prescrit l'étude d'une solution qui serait six fois moins onéreuse que la précédente. Elle consisterait à faire aboutir le canal de jonction, non plus à Arles, mais à Port-St-Louis-du-Rhône, c'est-à-dire à l'endroit précis où les péniches et automoteurs modernes rejoignent actuellement le Rhône après la traversée maritime du golfe de Fos.

Il en résulterait un allongement de parcours, mais non une perte de temps, car les manoeuvres de l'écluse de Port-St-Louis-du-Rhône sont plus rares et plus rapides que celles de l'écluse d'Arles où la dénivellation atteint 4 mètres.

Les difficultés de financement et l'occupation allemande n'ont pas permis de réaliser ce projet. Il constituerait pourtant un puissant moyen d'action de toute politique tendant à redonner vie au trafic fluvial du Rhône.

Il faut d'ailleurs insister sur le fait que la réalisation d'une liaison parfaite, Marseille-Rhône, ne résoudrait pas pour autant le problème de l'amélioration du trafic fluvial de notre grand port méditerranéen(1).

De tels travaux ne seraient rien s'ils ne devaient permettre qu'un débouché sur le fleuve, qui, actuellement, est peu propice à la navigation. Le problème de l'aménagement du Rhône, est étroitement lié à celui de la liaison de ce fleuve avec Marseille (2).

Nous devons montrer l'intérêt qui s'attache à une telle réalisation.

Il y a là, sans nul doute, une possibilité de très grand développement pour le port de Marseille.

---

(1)- Ce trafic ne représente que les 3 % du trafic total, alors que cette proportion est de 60 à 80 % pour d'autres ports.

(2)- Pendant 50 jours par an, le fleuve n'est pas accessible aux péniches de 1.000 à 2.000 tonnes.

Un simple coup d'oeil, jeté sur une carte, permet de se rendre compte de l'économie de trajet que représenterait pour les communications avec le Nord de l'Europe, l'ouverture d'une grande voie navigable à travers la France. De Port-Saïd à Strasbourg par Rotterdam, on compte 6.790 kilomètres, alors qu'il y en a que 3.840 par Marseille, le Rhône et le Canal du Rhône au Rhin (soit une économie de 2.950 kilomètres, c'est-à-dire plus des 40 % du parcours). Mulhouse est plus près de la Méditerranée que de la mer du Nord.

Or, jusqu'à nos jours, la quasi totalité du trafic de l'Est de la France ou de la Suisse, s'effectue par le Rhin : 3 à 5 % du trafic total suisse seulement passe par Marseille alors que, étant donnée la direction des exportations ou la situation des pays de provenance, il devrait être de 1/3 ou du 1/4.

On assiste donc à un véritable détournement par le Rhin du trafic suisse qui, normalement, devrait se faire par le Rhône. Sur un total d'import de 9 millions de tonnes, la Suisse en fait venir trois par le Rhin. Ce pays, cependant, aurait intérêt à voir diminuer au profit du Rhône, la dépendance dans laquelle il se trouve vis-à-vis du Rhin.

Aussi a-t-on formé le projet d'une liaison Rhin-Rhône par l'Aar et le lac de Neuchatel, dans le sillon subjurassien. La Suisse ne demande d'ailleurs qu'à participer à tous les travaux d'aménagement du Rhône que la France se propose d'entreprendre (1).

Les travaux en question présentent un intérêt d'autant plus grand, que si la Suisse réalise son projet de jonction Rhin-Rhône, étant donné le rôle de plaque tournante qui sera alors plus que jamais le sien, il en résultera la conséquence suivante : Lyon sera une darse ou un arrière port de Rotterdam.

Ainsi serait créée une grande voie d'échange qui pourrait être une des plus belles artères commerciales européenne et même la plus riche, comme celà était à l'époque gallo-romaine.

L'amélioration de la navigation sur le Rhône mettrait fin à des anomalies absolument invraisemblables, du genre de celle-ci : les vins d'Algérie, par exemple, gagnent les régions de l'Est par le Havre et les bauxites de Provence arrivent à Schaffhouse par Rotterdam.

---

(1)- Revue de la Chambre de Commerce de Marseille N° 612, Août 1951 : Aménagement du Rhône à travers les siècles p. 552.

Il est certains axiomes sur la ligne droite que la routine et l'absence d'esprit d'entreprise semblent faire oublier ...

Souhaitons qu'il soit mis fin rapidement à une telle situation.

Que l'on songe, par exemple, à la merveilleuse possibilité que représenterait pour le ravitaillement pétrolier de l'Angleterre, l'ouverture d'une grande artère fluviale traversant la France du Sud au Nord : la moitié des pétroles anglais viennent du Moyen-Orient. Marseille serait alors un grand port de transit pétrolier, offrant même des possibilités de raffinage sur place.

Ainsi donc le port de Marseille fait un gros effort pour s'adapter aux variations probables du trafic et pour moderniser son outillage de façon à pouvoir conserver son rang de premier port maritime français.

Etant donnée l'importance prise de nos jours dans la vie économique par la circulation des richesses, il faut regretter que ses liaisons avec l'interland ne soient pas parfaites et espérer, que des considérations financières à courte vue, ne viendront pas faire obstacle à la réalisation de projets qui sont susceptibles de donner à notre grand port méditerranéen un regain d'activité.

Dans quelle mesure les plans grandioses que nous venons de décrire seront-ils rentables ?

C'est ce qu'il faut examiner maintenant en envisageant la concurrence que Marseille est susceptible de rencontrer, soit du côté du trafic aérien, soit du côté du trafic maritime des autres ports.

*
* *

CHAPITRE II

CONCURRENCE

AVEC LES AUTRES PORTS DE FRANCE ET DE L'UNION FRANCAISE

Certes, l'intérêt général commande que la rivalité qui est susceptible de s'exercer entre les différents ports de France et de l'Union Française, ne préjudicie pas à l'économie générale du Pays (1).

Il s'agit bien plutôt d'émulation que de concurrence, au sens où l'économie libérale entend ce terme.

Mais on ne saurait nier que surtout depuis l'abandon du dirigisme étroit qui a suivi la Libération, les économies portuaires ne s'harmonisent pas absolument et qu' en particulier, des organismes comme les Chambres de Commerce ont une tendance bien naturelle à faire prévaloir les intérêts locaux qu'elles ont mission de représenter.

Nous n'en donnons qu'un exemple qui concerne précisément le sujet qui nous occupe : la Chambre de Commerce de Rouen a eu l'occasion de se plaindre, dans les premiers mois de 1949, auprès de la direction de la S.N.C.F. de la diffusion, par les soins des services de propagande de cette société, d'une brochure destinée aux touristes américains.

Le texte incriminé invitait simplement les voyageurs d'Outre-Atlantique à "entrer en France par le port de Marseille, cette porte méditerranéenne de l'Europe".

Il est permis de trouver quelque peu exagérées les susceptibilités de la Chambre de Commerce de Rouen lorsque l'on veut replacer l'initiative de la S.N.C.F. dans le cadre général des circonstances qui l'ont motivée : en prévision de l'année sainte, qui devait attirer à Rome un afflux d'étrangers venus de tous les points du globe, il s'agissait simplement de faire profiter le tourisme français de cet apport extérieur. Et pour celà, quel moyen plus efficace et plus pratique que d'inviter les pèlerins à faire un crochet par la France ?

---

(1)- Amphaux : Pour une classification des ports maritimes (Revue de "la porte Océane").

Si Marseille devait en profiter au lieu d'autres ports français, ce n'était là que pure fortuité, compensée d'ailleurs, l'année suivante par le Festival de Londres (voir même le bimillénaire de Paris) par exemple.

Le fait de la rivalité entre les ports étant établi, il convient d'essayer de délimiter comment Marseille est susceptible de se comporter au cours des prochaines années, en face de ses concurrents. Pour cela, partant des données fournies par le passé récent, il faut extrapoler les résultats obtenus sur le plan général, tant en ce qui concerne le trafic marchandises, le trafic passagers, les pays avec lesquels se font ces trafics et les pavillons sous lesquels ils s'effectuent.

Le problème qui se pose est de savoir, si le port de Marseille conservera la première place, et dans quelle mesure il gardera son avance sur ses rivaux les plus directs.

En 1914, le trafic du port de Marseille représentait le tiers du mouvement général des ports français. Son tonnage total était supérieur à celui des ports du Havre, de Bordeaux et de Dunkerque réunis.

A la suite des quelques modifications des courants mondiaux de transports maritimes (fermeture des ports de la Mer Noire aux importations de céréales par exemple), il n'en fut pas tout à fait de même à la veille de la guerre 1939-45, ainsi qu'en 1950.

Toutefois, Marseille demeure le premier port de France et de l'Union Française (1).

Le tableau suivant donne, pour les années 38 et 50, les tonnages totaux des trafics effectués par les cinq premiers ports français (trafic marchandises) ainsi que les pourcentages correspondants par rapport au tonnage total du trafic réalisé par l'ensemble des ports français.

1938			1950		
Ports	Millions de tonnes de Marchandises	Pourcentage	Ports	Millions de tonnes de Marchandises	Pourcentage
Marseille	10,0	0,20	Marseille	12,3	0,241
Rouen	7,7	0,16	Le Havre	9,9	0,194
Le Havre	6,7	0,14	Rouen	7,7	0,150
Dunkerque	4,2	0,09	Dunkerque	4,9	0,096
Bordeaux	4,1	0,08	Bordeaux	3,4	0,066

(1) - Marseille, Premier Port de France et de l'Union Française (Chambre de Commerce de Marseille, édition 1948).

Ce tableau appelle les observations suivantes : Marseille qui a fait en 1950 le quart du trafic des ports français a, depuis 1938, accentué son avance sur son rival direct (Rouen en 1938, Le Havre en 1950) tant en valeur absolue que du point de vue du pourcentage du tonnage total (1).

Ce sera l'objet de l'étude du trafic marchandises que nous allons entreprendre, que d'essayer de déterminer quels facteurs ont amené Marseille à progresser plus rapidement que ses rivaux.

Mais il convient d'abord d'attirer l'attention sur ce qui paraît constituer un facteur permanent de prédominance de Marseille, à savoir : sa situation géographique.

Seul grand port français en Méditerranée, Marseille n'a pas à subir, pour un même courant de marchandises, la concurrence d'un port voisin ; il n'en va pas de même pour des ports comme Bordeaux (en lutte avec Nantes), Le Havre (en lutte avec Rouen) ou Dunkerque (en lutte avec Calais).

Cette position privilégiée de Marseille ne peut aller qu'en s'accentuant pour la raison suivante : les statistiques générales du mouvement des ports français revèlent une tendance à la concentration, qui n'est au fond que l'application au domaine maritime d'une loi fondamentale de l'économie moderne (2). Autrement dit, les ports de moyenne importance ont tendance à développer leur activité au détriment des petits ports. Or, dans le cas des ports de l'Atlantique ou de la Manche, le bénéfice réalisé sera partagé entre 2 ou 3 grands ports, tandis que Marseille profitera seul du marasme relatif de Sète, Toulon ou Nice (3).

o
o o

---

(1)- "L'informateur" du 26 Novembre 1951.
(2)- "L'informateur" N° 85
(3)- Ports dépassant 2 millions de tonnes :

1938 : 6 faisant 35,6 MT
1950 : 7 faisant 42,7 MT

Ports faisant entre 300.000 tonnes et 200.000 T.

1938 : 13
1950 : 8

SECTION I

LE TRAFIC MARCHANDISES

Avec ses deux concurrents immédiats, Marseille a surtout bénéficié en 1950 de l'augmentation du trafic des hydrocarbures. Or, nous savons, qu'il y a là, pour Marseille, un facteur de prospérité qui ne peut aller qu'en s'accentuant, si certaines conditions de stabilité de la situation internationale sont réalisées.

Mais pour avoir une idée plus précise de l'évolution des positions respectives des différents grands ports français dans le domaine du trafic "marchandises", il faut distinguer les importations et les exportations.

§ I

Les Importations

I : Hydrocarbures (1)

Marseille est légèrement distancée par Le Havre (5.007.315 tonnes contre 5.824.592), mais domine nettement le troisième grand port pétrolier français : Rouen (2.029.579 tonnes) et réalise près du tiers des importations françaises d'hydrocarbures (16.524.500 tonnes) (2).

2 : Charbon

Sur le plan général, on enregistre une chute verticale des imports de cette nature :

1938 ..... 10.755.000 T
1949 ..... 9.084.000 T
1950 ..... 3.319.000 T

Il est possible de donner à ce fait deux explications : l'une occasionnelle et l'autre plus générale. La première réside dans l'arrêt des exportations américaines (grèves, armement américain). L'autre peut être trouvée dans

---

(1)- Revue de la Chambre de Commerce de Marseille N° 596 de 1950, p. 10
(2)- Rappel des prévisions pour 1952 : importations par les annexes du port de Marseille: 7.230.000 tonnes sur un total de 18.700.000 tonnes.

la remise en route des mines du Nord de la France (la réfection des installations détruites par la guerre s'est accompagnée d'une modernisation de l'outillage, d'où amélioration du rendement).

Si le premier facteur est en grande partie responsable de la différence considérable entre les importations de 1949 et de 1950, il n'en reste pas moins vrai que la diminution des importations françaises de charbon par voie maritime semble devoir être, à l'avenir, une des données de base de la politique économique de notre pays (effet du pool charbon-acier (1) en particulier (2).

Or, Marseille est très peu affectée par ce phénomène n'ayant fait en 1948, par exemple, qu'environ 8 % des importations charbonnières françaises.

Le principal port touché est Rouen qui doit à ce facteur de perdre la deuxième place dans le classement des ports français (imports de houille réduits de 2/3 entre 1949 et 1950, chiffre de 1949 : 3.500.000 tonnes).

3 : Fruits & Primeurs

L'augmentation est ici constante depuis la fin de la guerre (462.000 tonnes importées en 1948 contre 392.000 tonnes en 1938).

Nous verrons, en analysant le trafic par régions, les différents aspects de cette question.

Au point de vue de la situation de Marseille par rapport aux autres ports français, bornons-nous à remarquer que cette augmentation du trafic d'agrumes est quasi générale : Rouen, par exemple, fait un gros effort pour importer des oranges d'Espagne (d'où une source possible de concurrence avec Marseille).

Mais en valeur absolue, le grand port méditerranéen conserve une avance considérable, puisque ce trafic de Rouen n'a porté que sur 60.500 tonnes en 1950 (contre une dizaine de milliers en 1949).

---

(1)- Le Pool du charbon et de l'acier (Revue Chambre de Commerce de Marseille N° 600 de 1950, p. 60).

(2)- La déclaration présidentielle de Mr Pleven (8/8/51) parle "de poursuivre sans retard, dans le domaine des approvisionnements en charbon, les négociations internationales nécessaires.

4 - Céréales

Si les imports de cette catégorie atteignaient 1.100.000 tonnes en 1913, ils n'étaient plus que de 435.000 tonnes en 1938 et ne remontaient qu'à 534.000 tonnes en 1948.

Cette diminution particulièrement sensible est d'autant plus remarquable, qu'en ce qui concerne la période d'après-guerre, elle va à contre courant de la tendance générale en vertu de laquelle l'Europe, et spécialement la France, est devenue importatrice.

En réalité, l'explication de ce phénomène est liée à l'évolution économique de l'Afrique du Nord d'où provenaient pour la plus grande partie, les céréales importées par Marseille (1).

Total des importations (2) : elles représentent en gros les 2/3 du trafic général. Il y a là, sans conteste, un élément susceptible de réduire l'avance prise par Marseille sur les autres ports français. En effet, au fur et à mesure du développement de la production française, et vu l'intérêt qu'il y a pour un pays à avoir une fois que les conditions économiques sont redevenues normales, une balance commerciale en équilibre, la proportion des marchandises reçues ira en diminuant.

Cette restriction se fera sentir moins nettement sur un port comme Bordeaux, pour lequel, en 1950, les importations ont presque équilibré les exportations (1.554.000 tonnes d'importations sur un trafic de 3.423.000 tonnes).

Il est vrai que pour Marseille, cette disproportion est en grande partie explicable par l'importance des hydrocarbures qui constituent, dans les perspectives de la politique française, un élément de stabilité.

En revanche, la politique de restriction des envois à l'Etranger, inaugurée récemment par le Gouvernement américain, (politique dont les effets se font particulièrement sentir dans le domaine du charbon) ne peut que favoriser Marseille au détriment des ports français de l'Atlantique.

Il est donc permis de conclure que la cause économique internationale venant compenser les effets de la cause

---

(1)- Les causes de cette évolution seront indiquées à propos du trafic par régions.

interne, l'importance relative de Marseille en tant que port importateur ne sera diminué en rien dans l'avenir.

§ II

Les Exports (1)

Les hydrocarbures représentent 45 % du trafic d'exportation du port de Marseille, d'où concurrence avec Rouen.

Toutefois, par suite des dispositions du plan Monnet, cette concurrence s'est trouvée réglée à l'avantage de Marseille.

Le grand port méditerranéen exporte encore des matériaux de construction pour lesquels il ne semble pas qu'il puisse y avoir de rivalité sérieuse.

La même remarque peut être faite pour les minerais.

En revanche, Le Havre et Marseille exportent tous deux des produits chimiques.

SECTION II

TRAFIC PASSAGERS (2)

Il faut, ici, nettement distinguer, comme le font les statistiques, la "Grande Navigation" (longs courriers) de la "Moyenne Navigation" (mers intérieures, Méditerranée ou Manche).

§ I

Grande Navigation

Dans ce domaine, l'adversaire le plus dangereux pour Marseille est, à coup sûr, Le Havre qui est le port d'attache ou le lieu d'escale de presque tous les paquebots de l'Atlantique Nord qui touchent les côtes occidentales françaises.

---

(1)- Exportations (Revue Chambre de Commerce de Marseille 1951, p. 135)
(2)- Port de Marseille et annexes : statistiques 1950 (Mouvement des Voyageurs : p. 17).

En 1950, son trafic "longs courriers" a intéressé 118.704 voyageurs, tandis que le chiffre correspondant pour Marseille était moindre.

Dans quel sens peut-on prévoir que se fera l'évolution ?

Par suite de la situation politique dans l'Asie du Sud et dans l'Océan Indien, Marseille a perdu du terrain et continue, sans doute, à en perdre. En revanche, il est à supposer que la politique pratiquée par l'Office du Tourisme, amènera en France un nombre sans cesse croissant d'étrangers, des Américains surtout. C'est donc Le Havre qui devait spécialement profiter de cet afflux d'étrangers.

En réalité, vu la remarque générale que nous avons faite au début de cette étude sur la concurrence entre Marseille et les autres ports de France et de l'Union Française, cet afflux supplémentaire bénéficiera également à Cherbourg (trafic passagers en 1950 : 69.605), voire même à d'autres ports, tels que Bordeaux , ce qui réduira d'autant le terrain que Le Havre serait susceptible de gagner sur Marseille.

§ II

Moyenne Navigation

Marseille est distancée par Calais (733.000 voyageurs en 1950 contre 694.592)(1). Mais il faut d'abord faire observer, que cette supériorité relative de notre vieux port du Nord n'empêche pas Marseille d'être le premier port français de voyageurs (comme d'ailleurs il est le premier pour le trafic marchandises).

En effet, alors que la grande navigation de Calais est nulle, Marseille totalise le chiffre record de 923.519 passagers en 1950. Il y a plus : il n'est pas dit que d'ici quelques années, Marseille n'acquiert la première place, même dans le domaine à moyenne distance. L'armement marseillais s'oriente en effet, de plus en plus, vers une formule "d'autobus flottants" (de toutes classes), paquebots aux installations réduites au minimum, dans lesquels les passagers aux ressources pécuniaires restreintes, pourront, sur des chaises longues, goûter aux joies de la traversée de la Méditerranée, dans le même temps que les voyageurs du Paris-Vintimille, par exemple, lesquels ne bénéficient pas de meilleures conditions de confort.

---

(1)- Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme (statistique Chambre de Commerce de Marseille).

Or, il n'est pas douteux que cette formule amènerait un afflux de clientèle (notamment des pays arabes) (1).

Un tel phénomène n'est pas prévisible pour Calais (ou pour d'autres ports du Channel, comme Dieppe : 466.000 passagers en 1950 ou Dunkerque qui en compte 167.144), étant donné que la dite formule est déjà appliquée depuis longtemps dans les relations maritimes franco-anglaises et que, au surplus, elle intéresse une clientèle ancienne et donc stable.

Même remarque, mais pour des raisons différentes, en ce qui concerne Port-Vendres : l'augmentation de trafic, qui doit entraîner l'adoption de la formule qui vient d'être signalée, sera du même ordre de grandeur dans les deux ports : la répartition de leur compétence est fixée depuis longtemps par la géographie (Port-Vendres/Oran et Marseille/Alger sont les deux grands axes de trafic avec l'Afrique du Nord. Entre ces deux axes, il n'y a que des "bretelles", sans importance, utiles seulement aux touristes algérois désireux de passer des vacances dans les Pyrénées). Au surplus, ce n'est pas la centaine de milliers de passagers empruntant actuellement chaque année ce port, qui pourrait constituer une menace sérieuse pour Marseille.

Nous pouvons donc conclure, pour ce qui est du trafic "passagers" que si Marseille semble devoir compter être concurrencée sérieusement - mais non pas dangeureusement - par Le Havre pour les longs courriers, il faut s'attendre, dans les prochaines années, à la voir prendre la tête des ports français de "Moyenne Navigation".

SECTION III

REPARTITION du TRAFIC EN FONCTION des REGIONS de PROVENANCE

§ I

Extrême-Orient & Proche-Orient (2)

La situation politique a naturellement entraîné une baisse du commerce avec certains pays, ainsi les échanges avec les Indes atteignent le quart de leur niveau d'avant-guerre. Marseille n'a reçu en 1948 que le dixième du tonnage

(1)- Sauf intervention des autorités métropolitaines d'immigration pour les raisons sanitaires et d'assimilation, si les passagers transportés de la sorte s'avéraient être trop nombreux à quitter leur pays d'origine sans esprit de retour.

(2)- Marseille, Porte de l'Orient, le plus grand port de France, Fontana E1666

de riz qu'elle importait en 1938, et le total des produits de provenance d' Indochine a diminué de 80.000 tonnes (1938 : 350.000 tonnes de marchandises importées d'Indochine).

La perte est moins sensible pour le Proche-Orient, puisque, si les imports de blé et de viandes roumains, de pétrole du Caucase, des laines, fruits et tabacs d'Asie Mineure et d'agrumes du Proche-Orient, n'ont pu que diminuer, en revanche, on trouve toujours au premier rang des pays important des produits en provenance de Marseille, l'Egypte qui reçoit presque exclusivement du fuel-oil, la Grèce et le Liban. Vingt-quatre pour cent des tonnages de marchandises entrées à Marseille viennent du Proche-Orient.

Signalons en outre que la réalisation de la jonction Marseille-Rhône permettrait d'importer du coton brut d'Egypte pour les filatures d'Alsace.

§ II

L'Union Française

Par rapport à 1938, les imports ont fortement diminué. A cette date, ils représentaient les 32 % du trafic d'importation du Port de Marseille. En 1948, ils ne constituent plus que les 19 %.

L'évolution inverse s'est produite en ce qui concerne les exportations, dont le pourcentage correspondant est passé de 1938 à 1948, de 63,5 % à 77 % (1).

Si nous replaçons ces données de base dans le cadre du commerce général extérieur de la France, nous sommes amenés à formuler l'observation générale suivante : ces deux évolutions, diamétralement opposées, ont des causes indépendantes de la situation spécifique de Marseille ; la réduction des importations s'explique par le fait que les pays de l'Union Française ont entrepris des relations directes entre eux et avec les pays étrangers. Quant à l'augmentation des exportations, elle est justifiée par la volonté bien arrêtée de la métropole de participer activement à l'industrialisation des territoires d'Outre Mer, industrialisation dont la nécessité a été enfin comprise (2).

Il est d'ailleurs permis de se demander si cet accroissement des exportations françaises, à destination de

---

(1)- Trafic de Marseille avec l'Union Française après la dernière guerre mondiale (Revue Chambre de Commerce de Marseille, N° spécial de 1950, p. 220).

(2)- D'après la déclaration présidentielle du 8 août 1951, ce serait même un des principaux objectifs du 2ème plan Monet.

l'Union Française, ne subira pas dans un proche avenir, un certain ralentissement.

La mise en oeuvre du quatrième point Truman pourrait bien, si nous n'y prenions garde, concurrencer sérieusement notre trafic colonial.

Si maintenant, nous ramenons les grandes lignes ainsi dégagées dans le cadre du problème qui nous occupe, c'est-à-dire des rapports de Marseille avec les autres ports de France et de l'Union Française, nous aboutissons à cette conclusion, que Marseille sera la première à être affectée de la diminution du trafic colonial global de la France. Depuis le milieu du XIXème siècle, elle est en effet le premier port colonial français (en 1888-89, elle a même assuré plus de 50 % du trafic colonial de la France)(1).

§ III

L'Afrique du Nord

Il est nécessaire de la traiter à part car elle constitue la principale région avec laquelle s'effectue le trafic colonial de Marseille. C'est surtout l'Algérie qui y est intéressée (880.538 tonnes en 1938 contre 263.789 pour la Tunisie, et 204.333 pour le Maroc)(2).

Et l'on peut penser, que dans le cadre de relations normales, (dans la période d'après-guerre, les résultats ont été faussés par l'impérieuse pression du facteur "vitesse"), ces écarts iront en s'accentuant. En voici les raisons : la mise en application du quatrième point Truman ainsi que la politique d'échanges directs à laquelle nous avons fait allusion, ne peuvent que bénéficier en premier lieu au Maroc, en raison de sa situation atlantique.

D'ores et déjà, Casablanca est devenu un centre important d'importations de machines agricoles, de matériel de mines, de chemin de fer et de carburants. Et c'est Bordeaux, qui, en raison de son hinterland, a l'avantage sur Marseille.

Au point de vue des produits qui alimentent le trafic avec l'Afrique du Nord, il faut mentionner une diminution (qui ne peut aller qu'en se prolongeant) des importa-

---

(1)- Sans compter l'apparition dans la compétition, de certains ports de l'Union Française, tel Dakar, dont le trafic total est passé de 1949 à 1950 de 5.151.557 tonnes à 6.842.673.

(2)- Relation de Marseille avec l'Afrique Française (Revue de la Chambre de Commerce de Marseille, numéro spécial de 1950, p. 18).

tions de céréales. La cause est l'augmentation continue de la population Nord-Africaine, alors que la production est demeurée stationnaire (1).

Cependant, le trafic des fruits et primeurs est en progression constante (462.000 tonnes en 1948 au lieu de 391.000 tonnes dix ans plus tôt - (2).

Dans ce domaine, le résultat et la concurrence avec les ports comme Rouen (principal bénéficiaire probable de l'amélioration des conditions de cette production au Maroc) dépend de l'état d'avancement respectif dans ces deux villes, des travaux d'établissement de l'installation de la chaîne du froid (3).

Pour les vins, on s'achemine progressivement vers un retour à une situation normale, c'est-à-dire à celle d'avant-guerre. Le facteur "vitesse" que nous venons d'évoquer avait en effet, entraîné une majoration artificielle de la proportion des vins importés par la Méditerranée (48,5 % du 1er Septembre 1949 au 28 Février 1950 contre 25 % au cours de l'année 1938).

C'est ce dernier pourcentage qui sera, très vraisemblablement, celui des années qui viennent.

Dans de telles perspectives, l'avenir de Marseille apparait très limité : le retour au trafic d'avant-guerre marquerait à nouveau la prédominance de Rouen (48 % en 1938 contre 26 % dans la période allant du 1er Septembre 1949 au 28 Février 1950) ce qui est normal, étant donné que la région du Nord de la France a davantage besoin de vins que celle du Midi qui en est productrice (les vins importés par la Méditerranée ou l'Océan, dont le pourcentage était de 15 % en 1938, étant surtout des vins de coupage).

D'ailleurs, sur la part revenant à la Méditerranée, Marseille n'importe que le tiers des vins. Les 2/3 restants sont importés par Sète.

Il y a là une spécialisation du trafic qui paraît devoir se maintenir, car elle est conforme aux plus saines lois économiques.

A propos de ce trafic Nord-Africain, mentionnons

---

(1)- Seul se maintiendra l'échange "de soudure" (dans le sens Métropole vers l'Afrique du Nord, en début d'année).
(2)- Y compris les légumes secs.
(3)- Le Congrès du froid Tropical (Revue Chambre de Commerce de Marseille 1951, p. 735).

une autre source de rivalité avec Rouen : les phosphates et minerais d'Algérie et du Maroc,

*
* *

SECTION IV

PAVILLONS TRANSPORTEURS

A Marseille, le pavillon français domine aux exportations. L'inverse se produit pour les importations.

Par rapport aux autres ports français, cela ne peut être qu'une cause de prospérité (en même temps qu'un effet) pour le port méditerranéen, puisque les exports augmenteront d'importance avec le retour à une économie normale (1).

En conclusion, de nombreux facteurs doivent permettre à Marseille de continuer à se classer en tête de tous les ports français : phénomène de concentration portuaire (qui ne peut jouer qu'à son profit), maintien de son importance relative comme port importateur, développement des exportations grâce aux hydrocarbures, augmentation de son avance en tant que port d'escale et de transit de voyageurs par la conquête de la première place du trafic de "Moyenne Navigation".

Encore faut-il que les conditions de politique générale (difficultés venant de l'Est) ne viennent pas contrarier cette tendance, et qu'il n'y ait, pour certaines régions (A.O.F. et A.E.F. notamment) ou pour certains produits (fruits et primeurs par exemple) une recherche d'adaptation, sans laquelle il n'est pas de progrès possible.

Mais les efforts faits à ce jour dans ce but permettent d'augurer favorablement de l'Avenir ...

*
* *

---

(1)- Journal de la Marine Marchande (30 décembre 1948).

APPENDICE

CONCURRENCE AVEC GENES (1)

C'est le principal concurrent de Marseille en Méditerranée (2).

Gênes est avantagé au point de vue des longs courriers : les paquebots de luxe italiens de la "Route du Soleil" qui desservent New-York, rivalisaient avant-guerre avec le "Normandie" ou le "Queen Mary"

Au point de vue du trafic avec la Suisse, Gênes est également favorisée, et cela, d'une part, à cause des tunnels du St-Gothard et de Simplon, et d'autre part, à cause de l'insuffisance des relations fluviales franco-suisses.

Dans le cadre de la politique d'union économique franco-italienne, on s'oriente de plus en plus vers un aménagement des relations entre les deux ports (3):

- 1)- des études ont été entreprises sur les frais portuaires. Elles ont révélé que les frais "globaux" étaient approximativement les mêmes, mais que les frais à la charge des navires, sont moins élevés à Marseille.

- 2)- on envisage, comme première mesure de coordination, la constitution d'une douane commune pour les frais maritimes de débarquement et de transit.

*
* *

---

(1)- Il Porto di Genova dal 1900 à 1950 (Chambre de Commerce de Marseille)
(2)- Louis Pierrein : Le Port de Gênes et son évolution depuis un demi siècle p. 9 (Revue : "Contact Franco-Italien").
(3)- Revue Chambre de Commerce de Marseille N° 609 de 1951, p. 237

CHAPITRE III

CONCURRENCE AVEC LE PORT AERIEN DE MARSEILLE MARIGNANE

Si la situation respective de Marseille et des autres ports maritimes est encore prévisible, dans une mesure que nous nous sommes efforcés de délimiter, il est plus délicat de faire des conjectures sur une matière aussi mouvante que celle du trafic aérien et de son avenir.

Il va sans dire qu'étant donné les progrès de la technique qui se manifestent surtout dans le domaine de la vitesse et de l'accroissement en lourd des appareils du port, les considérations tenant à la région de Marseille proprement dite, et qui étaient déterminantes dans le cas des relations maritimes, perdent ici beaucoup de leur importance.

Ce sont donc surtout des données générales que nous mettrons en relief dans chacun des paragraphes de cette étude.

Celle-ci portera successivement sur l'influence de la situation géographique de Marseille sur le trafic-marchandises, le trafic passagers et le trafic postal.

Puis, nous verrons dans quelle mesure sont susceptibles de se modifier, sur quelques grandes lignes, les trafics maritime et aérien.

Enfin, toujours en fonction de considérations générales, nous essaierons de dégager les grandes lignes d'un aménagement possible des relations entre le port aérien de Marignane et le port maritime de Marseille.

*
* *

SECTION I

LES FACTEURS PROPRES A LA REGION MARSEILLAISE

§ I

Marchandises (1)

Il est évident que l'avion ne peut encore, et ne pourra vraisemblablement pas, d'ici longtemps, transporter des produits lourds en quantité aussi considérable que le bateau. Que sont les 15 tonnes que peut transporter un "cargo aérien" moderne, à côté des 7 ou 8 mille tonnes transportées par des Liberty Ship .

Ce que l'avion perd donc en capacité de chargement, il le gagne en vitesse (2).

Il sera donc particulièrement utile pour les produits qui nécessitent des déplacements rapides : fruits et primeurs (3), pièces de rechange pour les machines agricoles, etc...

De plus, étant donné que l'avion n'est pas assujetti aux mêmes ruptures de charge que le bateau (opérations de manutentionnement réduites à l'essentiel), il est tout indiqué pour les produits de luxe de grande valeur sous un faible volume.

Enfin, précisément en raison de sa faible capacité de transports, l'avion présente sur le navire, l'avantage de la souplesse d'adaptation aux nécessités du trafic.

Ceci permet actuellement à l'avion de remplacer le bateau dans le "tramping" et en fera très certainement bientôt un procédé idéal de ce "porte à porte" dont ont rêvé bien des humains et que la poste aérienne n'est pas loin de réaliser grâce aux hélicoptères (4).

Pour ramener le problème qui nous occupe dans le cadre des problèmes français, signalons enfin qu'en 1949, le

---

(1)- Transport aérien de marchandises en France. Revue Chambre de Commerce 1951, p. 773, N° 616.
(2)- Un avion est 16 fois plus rapide qu'un cargo (500 kmH contre 34,35 kmH).
(4)- Une "bonne à tout faire" aérienne : l'Hélicoptère (Revue Générale de l'Air N° 3, 1951 p. 238).
(3)- L'Aviation Marchande (Revue N° 28, Avril 1950 p. 15)

trafic des cargos aériens a augmenté de 20 % par rapport à 1948 (1). C'est donc que l'essor de l'aviation marchande n'est pas près de s'arrêter. La raison est que l'avion ayant suscité des besoins nouveaux, on enregistre un accroissement de la demande de transport par air.

Dans le cadre de la région de Marseille, comment jouent ces données générales du problème de liaison air-mer au point de vue du trafic marchandises ?

Il est d'abord un trafic à écarter totalement ou presque : c'est celui que pourraient fournir à l'avion les industries de la région marseillaise. En dehors de quelques produits artisanals ou de luxe (bijouterie, parfumerie, tissus, produits pharmaceutiques qui n'amènent et n'amèneront que peu de frêt à l'avion),aucune possibilité ne s'ouvre à ce mode de transport dans cette région. Il faut ajouter aux précédentes considérations pratiques que les prix de transports par air sont tels qu'ils enlèvent pour longtemps à l'avion tout espoir de capter à son profit un certain nombre de produits industriels de moyen tonnage (minoterie, pâtes alimentaires, etc...).

Une tonne de frêt lourd sur l'Afrique du Nord ne revient-elle pas à 3.000 Fr par bateau, alors qu'il faut 635.000 Fr par avion ?

En réalité, dans le domaine industriel, seul constitue un frêt possible pour le port aérien de Marignane, l'apport de quelques industries traditionnelles et de moyennes importances.

Ces industries, sises dans le Midi, sont surtout attirées par les facilités commerciales offertes par la place de Marseille. Ce sont, entre autres : la ganterie de Millau, la sériciculture et les fleurs du Var, la bonneterie du Gard et de l'Ardèche. Mais le maintien de cette source de trafic apparaît aléatoire en raison de deux ordres de facteurs.

D'une part, les industries traditionnelles ne tarderont pas à être concurrencées par des industries similaires en pays extra-métropolitain (création d'une industrie textile en Afrique du Nord, notamment). D'autre part, et surtout, Marignane sera de plus en plus concurrencé par les aérodromes plus rapprochés des centres de production.

Cette remarque, qui s'applique également à la production agricole (concurrence des aérodromes de Perpignan,

---

(1)- Pierre Fournier : La transformation des transports aériens et maritimes et l'Avenie du Cargo de Mer et de l'Avion Cargo.

Avignon, Valence et Lyon) n'empêche pas à cette catégorie de frêt de permettre à Marignane de développer son trafic, aux dépens même du port maritime de Marseille . Les Bouches-du-Rhône ont produit 30.149 tonnes de fruits et 217.075 tonnes de légumes. Par ailleurs, en faveur de l'utilisation de l'aviation marchande, on tient compte des plans qui ont été dressés en Camargue pour sa mise en valeur et en Crau pour le développement de l'arboriculture.

Mais l'augmentation du trafic qui est susceptible d'en résulter, ne sera pas prélevée par l'avion sur le bateau, mais plutôt sur le Chemin de fer.

Ce sont en effet surtout les pays nordiques qui réclament nos têtes et queues de production, l'Afrique du Nord ayant dans ce domaine une économie concurrençant celle de la Métropole. Il faut faire observer, d'ailleurs, que les transports maritimes marseillais en organisant la chaîne du froid, se sont équipés de façon à pouvoir mener une lutte efficace dans la rivalité à prévoir entre l'avion et le bateau.

L'ensemble du trafic marchandises de Marignane a atteint en 1948, 12.109 tonnes de frêt (contre 648 tonnes en 1938). Mais, malgré l'importance des progrès réalisés en 10 ans, il est certain que le trafic maritime du port de Marseille l'emportera encore pendant longtemps et de beaucoup sur le trafic aérien (trafic maritime en 1948 : 9.000.000 tonnes soit 750 fois plus (1).

§ II

Passagers

Le facteur essentiel est ici l'élément vitesse : l'avion est 8 fois plus rapide que le paquebot.

Plus que pour les marchandises, ce mode de transport a été apprécié par les voyageurs. Mais il n'est pas dit que cette augmentation de passagers, considérable par rapport à l'avant-guerre, puisse se poursuivre encore longtemps.

Il existe toute une clientèle pour laquelle la vraie richesse est de pouvoir disposer de son temps. Il y a donc place, dans l'avenir, pour une concurrence air-mer sur ce terrain. A ce propos, il faut signaler pour le bateau un changement d'orientation dans la politique envisagée en 1945.

Actuellement, les paquebots s'organisent de plus en plus pour la recherche du passager de deuxième classe, et

(1)- Le trafic du Port aérien de M. Marignane au cours de l'année 1950, N° spécial, Revue Chambre de Commerce 1950, p. 145.

l'avion vers le luxe.

Nous verrons qu'il y a là, plus spécialement pour Marseille, un élément susceptible de développer les relations air-mer (surtout en ce qui concerne l'Afrique du Nord) (1)

Il faut surtout mentionner l'importance à Marseille des compagnies privées assurant un trafic "à la demande" (très important avec l'Afrique du Nord) (2).

A côté d'Air-France (qui exploite Marseille-Lyon-Paris, Marseille-Mulhouse, Marseille-Ajaccio , Marseille-Bastia, Marseille-Tunis, Marseille-Alger, Marseille-Oran, Marseille-Casablanca, Marseille-Dakar), de nombreuses compagnies utilisent Marignane.

La plus importante d'entre elles est la Compagnie "Pan American Airways" qui assure trois départs par semaine sur la ligne transatlantique Marseille-New-York par les Açores (3).

Une considération tenant à la situation géographique de Marseille ainsi qu'à celle de l'aérodrome par rapport à la ville, apparaît comme ne devant pas faciliter les progrès du trafic "passagers" de Marignane (4). Etant donné la rapidité des communications aériennes, les passagers à bord d'avion arrivant de lignes orientales ou méridionales n'ont pas intérêt à descendre à Marseille pour y prendre un train à destination de Lyon ou Dijon par exemple. Marignane se trouve, en effet, à 25 kilomètres de Marseille, d'où des pertes de temps considérables, relativement à l'exiguïté du territoire français.

Cela explique, qu'en 1948, la proportion de passagers arrivés à Marignane ou qui en sont partis, par rapport à ceux transportés par avions en provenance de Marseille ou s'y rendant, ait été inférieure à la proportion correspondante sur le plan national.

Il y a eu respectivement 201.000 départs ou arrivées par air, et 790.000 par mer (soit environ 25 % contre 30 % pour l'ensemble de la France).

*
* *

---

(1)- En 1938, les 5/8 du trafic passagers du port maritime de Marseille se sont faits avec l'Algérie.

(2)- Au terme de la loi, les compagnies privées françaises ne peuvent pas exploiter de lignes régulières.

(3)- Cordesse : La Chambre de Commerce de Marseille 1599-1949, p. 84

(4)- Les Ports aériens de Marseille (Commission technique pour l'Etude des questions aéronautiques).

§ III

Frêt postal

On considère généralement que l'avion est tout indiqué pour ce genre de trafic (1).

Pourtant, il convient de faire observer que Marseille occupe au point de vue trafic postal par mer, une position privilégiée.

C'est sans conteste le premier port postal du monde (en 1937 : 600.000 sacs postaux ont été transportés, dont 350.000 en provenance de Grande Bretagne). C'est la fameuse "malle des Indes" sur laquelle d'ailleurs Marseille était concurrencée par Brindisi.

*
* *

SECTION II

LES LIGNES EXPLOITEES

Les lignes aériennes partant de Marseille vers l'Europe sont relativement peu nombreuses (2).

C'est principalement vers l'Afrique que s'effectue le trafic aérien marseillais (3). Naturellement, étant données les conditions générales d'exploitations que nous avons déjà dégagées, l'utilisation de l'avion est d'autant plus fréquente que les territoires à joindre sont plus lointains : c'est ainsi que pour les passagers, l'avion est utilisé dans 28,9 % des cas sur l'Algérie et la Tunisie, 36,6 % sur le Maroc et 37,8 % vers l'A.O.F. et l'A.E.F.

Du point de vue marchandises, le "trampiing" joue un grand rôle : appareils radio, pièces de rechange, machines-outils, appareils électriques, quatre chevaux Renault, Peugeot 203 ou Simca, etc.. On calcule que l'organisation d'une chaîne du froid, analogue à celle qui existe pour les relations maritimes, assurerait un frêt aérien de 15.000 tonnes par an.

---

(1)- Victor Pignochet : les transports postaux p. 21 et 23
(2)- Services aériens au départ de Marseille (Revue Chambre de Commerce N° 599, p. 36 de 1950).
(3)- Marseille Carrefour aérien de lignes régulières (Revue de la Chambre de Commerce p. 48 N° 599 de 1950).

En ce qui concerne le trafic "passagers", le navire ne se laissera pas facilement détrôné dans les relations avec l'Afrique du Nord. Cette considération nous amène au problème de la concurrence de ces deux modes de transports ou plutôt de l'aménagement de leur situation respective.

*
* *

SECTION III

CONCURRENCE ou LIAISON ?

Pour la traversée de la Méditerranée, la solution vers laquelle on s'achemine est celle de "l'autobus flottant", toutes classes, analogue aux navires qui font la liaison France-Angleterre. Les promoteurs de cette formule font valoir, qu'après tout, il ne faut pas plus de temps pour faire par bateau la traversée de la Méditerranée que pour aller en chemin de fer de Paris à Vintimille. Dès lors, les passagers peu pressés, supporteraient facilement un inconfort relatif ...

Quoiqu'il en soit, il est certain que l'intérêt général exige que soit résolu dans un esprit de logique et non de lutte, le problème de la répartition des champs d'activité entre Marignane et le port de Marseille (avec des possibilités d'évolution ultérieure, naturellement).

Un facteur important sur le plan local réside dans le fait que la gestion commune des infrastructures de ces deux modes de transport est assurée par la Chambre de Commerce de Marseille.

Mais dans quel esprit devra être recherché l'équilibre à atteindre ?

Certes pas dans une solution rétrograde qui consisterait à réduire l'activité de Marignane, en raison des sujétions qui pèsent sur cet aérodrome (en particulier, fait de sa distance par rapport à la ville).

Après études faites sur l'exemple du port de Marseille, la Chambre de Commerce de Gênes cherche à établir un aérodrome voisin du port (1).

---

(1)- Divers ports français sont doublés par d'importants aérodromes : Bordeaux, Casablanca, etc...

Marignane reste après le Bourget, le plus grand port aérien français (1).

Il semble que la solution doive être recherchée dans le cadre général de l'économie française : le Conseil Supérieur des transports a décidé, après enquête, la fixation d'un coût de production réel minimum pour les deux catégories de transports.

L'important est, en effet, non pas de rééditer la sotte querelle du rail et de la route, mais bien plutôt de trouver le moyen de transporter à moindre frais et sous pavillon français, passagers et marchandises.

L'utilité sociale doit primer l'intérêt corporatif (2).

*
* *

(1)- Situation de l'aéroport de Marignane dans le trafic aérien français (Revue Chambre de Commerce, N° spécial de 1950, p. 60)
(2)- Vers l'essor nouveau du transport aérien français (Revue Chambre de Commerce N° 600, p. 40)

CONCLUSION GENERALE

MARSEILLE PORT REGIONAL, COMMERCIAL ET INDUSTRIEL

Cet aperçu sur le Passé et l'Avenir du Port Maritime de Marseille ne nous amène-t-il pas à conclure que notre port peut et pourra se caractériser tout à la fois, par ses fonctions régionales, commerciales et industrielles ?

Marseille Port Régional

C'est la fonction régionale qui a déterminé la première, l'activité du Lacydon.

Durant toute l'Antiquité, notre port a servi de "débouché à une région s'étendant jusqu'à la Mer du Nord et à l'Angleterre". (1).

Cette fonction, tombée en déclin pendant des siècles, n'est redevenue florissante qu'après la guerre de 1914. Il faut bien reconnaître, toutefois, que vu la médiocrité des voies de communications existant entre Marseille et l'hinterland, elle n'a jamais eu pour notre port l'importance qu'elle a revêtue pour certains autres, tels Anvers et Rotterdam par exemple.

L'arrière pays que Marseille dessert comprend seulement :

- 1)- La XIème région économique. Elle englobe 7 départements ; s'étend du Pelvoux au port de Marseille et des mines du Gard aux palmiers de la Côte d'Azur.

- 2)- Le reste du Bassin du Rhône.

- 3)- Le Massif Central, une partie du Bassin Parisien, la Plaine d'Alsace, le Plateau de Lorraine.

A la XIème région économique, Marseille envoie : de la houille, des phosphates et nitrates destinés aux usines chimiques de la vallée du Rhône.

---

(1)- Rambert : Marseille "La formation d'une grande cité moderne", p. 352

Elle expédie des produits alimentaires d'origine coloniale : blé, primeurs, agrumes.

Vers la Suisse et la Bourgogne, partent de grandes quantités de produits exotiques et des matières premières coloniales : fer, coton, soie.

A l'exportation : des armes, des cotonnades, des soieries.

Marseille fournit à la région parisienne : les vins d'Algérie, du bétail, des huiles, du coton, des laines.

Sont destinés à l'exportation : les fers ouvrés (1), des eaux minérales, des produits laitiers ainsi que de la bijouterie et des parfums (2).

Dans la fonction régionale du port de Marseille, il faut compter les voyageurs comme constituant un des principaux éléments. Notre ville est en effet "le grand carrefour de l'Europe, la porte de sortie sur la Méditerranée et l'Orient".

Ces transports de passagers sont d'autant plus intéressants qu'ils sont dûs pour la plupart aux pavillons étrangers. C'est ainsi que la "Peninsular et Oriental" a apporté une large contribution à la fortune du port. En 1937, ses grands liners d'Extrême-Orient avaient assuré, via Marseille, le transport de 60.000 passagers.

Les possibilités futures de la fonction régionale du port de Marseille sont incontestablement liées à l'établissement du plus grand nombre possible de voies de communications entre Marseille et l'hinterland.

A ce point de vue, les projets d'aménagement du Rhône engagent donc très sérieusement son avenir (3).

Marseille Port Commercial

En étudiant l'histoire du Port de Marseille, nous avons vu qu'il a, pendant des siècles, servi d'intermédiaire entre l'Orient et l'Occident.

---

(1)- Compte rendu de la Chambre de Commerce de Marseille 1913, p. 274

(2)- Tableau général du Commerce et de la Navigation en 1931. 1ère partie p. 67, 68 et 71.

(3)- Société pour la Défense du Commerce & de l'Industrie de Marseille : séance de la Chambre Syndicale du 4 Juillet 1949. Rapport de M. Boizard sur la "création des zones franches".

Au temps de la navigation à voile, c'est cette fonction commerciale qui lui a permis de s'imposer.

Le libéralisme économique devait marquer le début du XIXème siècle. Mais la solidarité internationale s'affaiblissant bientôt, chaque nation a essayé d'acquérir son indépendance économique vis-à-vis du reste du monde.

Après une politique protectionniste, l'ordonnance du 20 Février 1815 était venue rétablir sur tout le territoire marseillais l'affranchissement. Ce dernier fut en réalité illusoire. Il éleva une barrière entre Marseille et le reste de la France, sans faciliter son commerce extérieur.

En 1892, l'établissement de tarifs douaniers furent particulièrement néfastes à Marseille.

Dans sa fonction commerciale, notre port a rencontré à cette époque des rivaux sérieux : Gênes et Trieste notamment. De plus, les pays d'Orient avaient pris l'habitude de servir directement leurs clients.

Dans ce monde protectionniste, où l'on partait du principe que l'on avait besoin de se défendre chez soi contre la concurrence étrangère, il fallait, pour redonner à Marseille son caractère de port commercial, pratiquer une politique d'innovation douanière (1). On pensa alors à la zone franche.

Tandis que l'admission temporaire ainsi que l'entrepôt réel et fictif étaient limités dans le temps et dans l'espace, la création d'une zone franche pouvait seule refaire de Marseille un marché importateur et réexportateur de produits d'origine lointaine. En effet, la zone franche a une vertu propre : elle attire les marchandises étrangères pour les réexporter ensuite.

Elle n'est faite que pour faciliter l'exportation (2).

Pour réaliser ce but, la zone franche (non destinée à recevoir des marchandises pour le marché intérieur) doit être organisée de telle façon, que les manipulations et transformations de produits d'exportations y soient faciles.

Pour cela, dans une portion de ville ou de port extéritorialisé au point de vue douanier seulement, les

---

(1)- Rapport de M. Boizard : séance de la Chambre syndicale du 14 Novembre 1945 p. 1 (Société pour la Défense du Commerce & de l'Industrie de Marseille).

(2)- Rapport Mourre, séance du 17/1/30, p. 18 (Société pour la Défense du Commerce et de l'Industrie de Marseille).

marchandises pourront circuler librement, être entreposées, manipulées au grè de l'intéressé, sans formalités à remplir, sans délai à respecter et sans surveillance vexatoire et inutile à subir.

Le système des zones franches a fait l'objet de propositions multiples, dont les plus anciennes datent de 1898. Coup sur coup, des projets de lois et des rapports furent faits en 1903, en 1927, en 1930, 32, 33, en 1945 et enfin 1948.

Les premières propositions de loi rencontrèrent une résistance d'autant plus opiniâtre qu'elles avaient eu le tort de vouloir trop demander, en proposant la création de zones franches à la fois industrielles et commerciales. Les industriels de l'intérieur y virent pour eux des conséquences dommageables (1).

Aussi, le projet de 1927 se limita-t-il à demander la création de zones franches, strictement commerciales. Seules les opérations de mélange, assortiment, manipulations (par exemple triage de café vert, mélange de vins, décorticage) seraient autorisées. Toutes opérations industrielles y seraient interdites (2).

Mais cette proposition ne fut pas retenue.

Les adversaires de l'instauration des zones franches prétendent qu'elles portent en elles des sources de fraudes, falsification, contrebande. En réalité, il serait très difficile à un industriel malhonnête de contrefaire une marque de fabrique par exemple, car la zone franche, espace limité, permet au contraire une surveillance active et facile (3).

De plus, en favorisant grandement le commerce extérieur et en particulier le trafic colonial, la zone permet souvent, avec l'incorporation de produits nationaux, l'utilisation de la main-d'oeuvre nationale.

Aussi la consécration légale du principe de la zone franche serait-il un acte capital permettant tous les espoirs.

Pour l'établissement de cette zone, les emplace-

---

(1)- Cf : Déposition du 24 Juin 1903 par M. Artaud p.34 (Sté pour la Défense du Commerce & de l'Industrie)

(2)- Rapport de M. Mourre dans la séance du 25 Janvier 1928 (p.8) (Sté pour la Défense du Commerce & de l'Industrie)

(3)- Extrait du Journal Commercial et Maritime du 18 Décembre 1933

ments favorables ne manqueraient pas à Marseille ; annexes de Port-de-Bouc, Caronte, Terre-plein de Mourepiane.

Il est admis depuis longtemps que le premier essai de zone franche sera fait à Mourepiane (1). Les quartiers industriels et ouvriers se trouvent en effet, à proximité.

L'étranger, lui, a adopté depuis longtemps déjà, non seulement le système de zones franches, mais de ports francs.

Dans le bassin de la Méditerranée, un chapelet de ports francs s'égrènent et toutes les grandes routes commerciales et maritimes du Monde en sont parsemées : Gênes, Naples, Trieste, Gibraltar, Malte, Salonique, Le Pirée, Constantinople, Constanza, Budapest, Bratislava, Singapour, Hong-Kong, Liverpool, Bristol, Stettin, Hambourg et tant d'autres .... (2).

Espérons que le dernier projet de loi qui date de Janvier 1948 et portant le n° 7.233 reçoive très prochainement une solution. L'avenir de la fonction commerciale du Port de Marseille en dépend (3).

MARSEILLE ET SA FONCTION INDUSTRIELLE

Parmi les trois fonctions régionale, commerciale et industrielle, c'est cette dernière qui, aujourd'hui, est de beaucoup la plus importante pour Marseille.

L'activité industrielle de notre grande cité phocéenne s'est d'ailleurs manifestée très tôt.

Selon Pline l'Ancien, c'est 600 ans avant J.C. que les Phéniciens, qui seraient les véritables inventeurs du savon, auraient apporté en Gaule leur découverte.

Quoiqu'il en soit de l'exactitude de cette affirmation, il est certain que Marseille a connu dès les origines, des chantiers de constructions navales et des fabriques de tuiles et de briques (4).

---

(1)- Rapport Mourre, séance du 11 Février 1932 (Sté pour la Défense du Commerce & de l'Industrie)
(2)- Rapport Boizard, séance du 4 Juillet 1949 d°
(3)- Rapport Mourre, séance du 17 Janvier 1930 d°
(4)- Léotard, p. 129

Au Moyen-Age, les savonneries se développèrent, tandis que l'on voyait apparaître des tanneries et des draperies.

L'avènement du machinisme - le grand évènement du XIXème siècle - donna à cette activité industrielle, nous l'avons vu, une extension considérable, surtout après l'ouverture du Canal de Suez.

Les années qui suivirent la guerre de 1914, devaient marquer cependant un certain ralentissement. Il fut déterminé par l'impossibilité, pour l'industrie marseillaise, de trouver sur place des débouchés et par la grave crise économique de 1929.

Enfin, la guerre de 1939-45, devait, elle aussi, enrayer quelque peu l'effort industriel.

Mais après ces périodes difficiles, les industries marseillaises ont pris un tout nouvel essor.

Nous pouvons les classer en trois groupes :

- Le premier qui constitue d'ailleurs le bloc principal, comprend : l'industrie alimentaire (minoteries, semouleries, fabriques de pâtes alimentaires et biscuiteries), les industries de sucre.

- Le deuxième groupe est celui des corps gras : huileries, savonneries, graisse végétale, stéarineries.

- Le troisième est relatif aux industries chimiques: acide sulfurique, superphosphates, soufre, sulfure de cuivre, acide tartrique et surtout hydrocarbure (plan Monnet).

D'après ce tableau d'ensemble, on voit que le développement des industries marseillaises a été étroitement lié à ses relations avec l'Outre-Mer.

La matière première ne vient-t-elle pas en effet de l'extérieur ? La minoterie travaille avec le blé exotique, la raffinerie avec les cannes des Antilles et de l'Amérique du Sud, les huileries avec les arachides du Sénégal et du Bengale, les industries chimiques avec les pyrites d'Espagne.

C'est d'ailleurs Outre-Mer que repartira aussi une grande partie des produits fabriqués.

C'est à juste titre que l'on a dit que les industries marseillaises exerçaient sur la fonction portuaire une triple action : elles amènent en effet l'importation de matières premières, elles nécessitent l'utilisation de houille (qu'en raison de son bas prix on fait venir de l'étranger), elles déterminent l'exportation de produits fabriqués.

Alors qu'en 1938, la fonction industrielle ne représentait à Marseille que la moitié du trafic total du port, elle atteint maintenant les 3/5.

Un brillant avenir pourrait ainsi être présagé si celui-ci ne se trouvait pas étroitement lié à la politique douanière. Or, les règlements douaniers existants, deviennent, par la "force des choses de plus en plus difficiles à appliquer car ils ne sont plus en rapport avec les nécessités économiques. Il faudrait les modifier, y ajouter, y trancher sans cesse". (1).

L'Administration française aura-t-elle la souplesse d'adaptation indispensable ? Nous voulons l'espérer pour l'avenir industriel de Marseille.

Parlant de la fondation de Marseille, on a dit "que dans une antiquité reculée, elle a été un fait d'une immense importance ; qu'elle a orienté et déterminé la destinée de l'Europe Occidentale et particulièrement de la Gaule" (2).

Taine, s'entretenant de notre ville, a cru pouvoir la définir "la plus plaisante et la plus prospère des cités latines".

Ce qui est certain, c'est que par sa configuration géographique, Marseille était appelée à de hautes destinées maritimes.

Son exceptionnelle structure, jointe aux activités laborieuses et soutenues des populations qui se sont succédé sur son sol, ont fait d'elle, au cours de l'histoire, un port d'une étonnante richesse.

Espérons que, grâce aux aménagements matériels

---

(1)- Rapport Mourre, Séance de la Chambre Syndicale du 17/1/1930, p.11 (Sté pour la Défense du Commerce & de l'Industrie de Marseille)

(2)- Busquet : Histoire de Marseille. Préambule.

entrepris, à l'observation d'une politique heureuse favorisant l'industrie et le commerce, à l'épanouissement du tourisme dans ce cadre fait de couleur et de lumière, Marseille occupera, dans les temps modernes, une des premières places parmi les grands ports du Monde.

---oOo---

BIBLIOGRAPHIE

ANTONELLI Etienne - La Chambre de Commerce de Marseille (Nouvelle Revue 1er Octobre 1901)

d'ARNAUD André : La fille de Phocée - Aix-en-Provence MCMXXI.

BERARD : Les Entreprises de Manutentions dans les ports Maritimes .

BUSQUET : Histoire de Marseille (VIème édition).

CLERC M. : Les Phéniciens dans la région de Marseille avant l'arrivée des Grecs (Revue de Provence 1901).

CLERC M. : Massalia - Tome I.

CREMIEUX Ad. : Le VIème livre des Statuts de Marseille (Aix 1917).

CORDESSE : Chambre de Commerce de Marseille : 1599-1949.

FOURNIER Pierre : La transformation des transports aériens et maritimes. et l'avenir du Cargo de mer et de l'avion-cargo.

GIRAUD Hubert : La navigation à vapeur à Marseille

GAFFAREL Paul : Le blocus de Marseille et ses environs par les Anglais 1804-1814 (Aix 1904).

GERMAIN : Histoire du Commerce de Montpellier - Tome II.

HAUSER H. : Travailleurs et marchands dans l'ancienne France (Paris 1920).

HUMBERT & PETIT MAUGIN : Abrégé d'Histoire Romaine.

LIBER Francis : Marseille à travers les âges - Fondation de Massalia (Paris 1899).

LEOTARD J. : Le Port de Marseille (Paris 1922).

MARSEILLE, 1er Port de France et de l'Union Française (Chambre de Commerce de Marseille, Edition 1948).

MARSEILLE, Porte de l'Orient, le plus grand port de France (Edition Fontana)

PENON : Etude sur les origines de Marseille (Marseille 1889)

PERNOUD : Le Port de Marseille, des origines à la fin du XIIIème siècle (Marseille 1935).

PORTAL : La République Marseillaise du XIIIème siècle.

PIGNOLET Victor : Les transports postaux.

PIERREIN : Le Port de Gênes et son évolution depuis un demi siècle.

PORTS Maritimes de la France : Tome VII : Marseille (Chambre de Commerce 1899)

RAMBERT : Marseille "La formation d'une grande cité moderne" (Marseille 1934).

RABOT : Nouvelles voies de communications de Marseille avec l'arrière pays. La géographie 1916-1917, p. 11, 114.

---oOo---

- TABLE des MATIERES -

INTRODUCTION

Première partie : LE PASSÉ

		Pages
Section I	: Les origines	4
" II	: La période grecque	5
" III	: Période Romaine et Haut Moyen-Age	8
" IV	: Période des Croisades	10
" V	: XIVème siècle	13
" VI	: XVème "	15
" VII	: XVIème "	18
" VIII	: XVIIème "	20
" IX	: XVIIIème "	22
" X	: XIXème "	26
" XI	: XXème "	36

Deuxième partie : L'AVENIR

Chapitre I	: L'AMENAGEMENT MATERIEL	46
Section I	: Observations préliminaires	46
" II	: Le port de Marseille proprement dit	49
	§ I - Les ports Sud	49
	1 - Réunion des trois bassins Sud	49
	2 - Bassin de la Joliette	50
	§ II - Les ports Nord	52
	1 - Terre-plein de Mourepiane	52
	2 - Môle Léon Gouret	53
	3 - Bassins et formes de Radoub	53
	4 - Divers	53
" III	: Les annexes du Port de Marseille	53
	§ I - Les données du problème	54
	§ II - L'ancien port pétrolier de l'Etang de Berre	55
	§ III- Les travaux	56
" IV	: La liaison de Marseille au Rhône	59

*

* *

Pages

Chapitre II : CONCURRENCE AVEC LES AUTRES PORTS de FRANCE et de l'UNION FRANCAISE 63

Section I : Le trafic marchandises 66
§ I - Les importations 66
1 - Hydrocarbures 66
2 - Charbons 66
3 - Fruits & primeurs 67
4 - Céréales 68
§ II- Les exportations 69

Section II : Trafic passagers 69
§ I - Grande navigation 69
§ II- Moyenne navigation 70

Section III : Répartition du trafic en fonction des régions de provenance : 71
§ I - Extrême Orient et Proche Orient 71
§ II- Union Française 72
§III- Afrique du Nord 73

Section IV : Pavillons transporteurs 75

Appendice : Concurrence avec Gênes 76

*
* *

Chapitre III : CONCURRENCE avec le PORT AERIEN de MARSEILLE-MARIGNANE 77

Section I : Les facteurs propres à la région Marseillaise 78
§ I - Marchandises 78
§ II - Passagers 80
§ III- Frêt postal 82

Section II : Les lignes exploitées 82

Section III : Concurrence ou liaison 83

CONCLUSION GENERALE 85

----oOo----